WILLIAM R. PERKINS
LIBRARY

DUKE UNIVERSITY

LA CIUDAD DE PANAMA

Banco de Urbanización
y Rehabilitación
Publicación No. 17

La Ciudad de Panamá

Biografía Urbana.
Funciones.
Diagnosis de la Ciudad.
Paisaje
Callejero.

ANGEL RUBIO

Profesor de Geografía de la Universidad de Panamá, Jefe de la Sección de Información, Estadística y Archivo del Banco de Urbanización y Rehabilitación.

Banco de Urbanización y Rehabilitación.
Publicación No. 17.
Panamá, 1950.

918.621
R946

BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION.

PANAMA,

Junta Directiva.

(1950)

Aurelio Guardia	*Presidente.*
Henrique A. de Obarrio	*Director,*
Eduardo de Alba	*Director.*
Didacio Silvera	*Director.*
José B. de Cárdenas	*Director.*

Administración.

Cristóbal A. de Urriola	*Gerente.*
Francisco López Fábrega	*Sub Gerente.*

Propiedad literaria
del autor.

PRESENTACION

El deseo de estudiar la historia de la ciudad de Panamá y de precisar las distintas funciones urbanas cumplidas por la misma en sus cuatro siglos de existencia, figuró entre los propósitos iniciales de la Sección de Información, Estadística y Archivo, del Banco de Urbanización y Rehabilitación, una vez fué establecida al tiempo de crearse la Institución en 1944. No existe planificador urbanista solvente que no estime indispensable la comprensión de la curva histórica de una ciudad, de sus funciones pasadas y del desarrollo material de su estructura (que bien se advierte a través del examen de sus planos antiguos), como información básica para adentrarse en los complejos problemas del presente y acometer la árdua empresa de orientar su crecimiento y desarrollo futuros.

Para cumplir tal propósito fuimos acopiando lentamente la mayor suma de material histórico posible, de modo especial, reproducciones de antiguos mapas de la urbe, a partir del primitivo conocido, el de Cristóbal de Roda (1609), cuyo original se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla, y que por vez primera se reproduce en esta Publicación.

Un esquema de la historia urbana, lo adelantamos en la Publicación Nº 1 del Banco de Urbanización y Rehabilitación, editada en 1945. Desde 1947 hemos venido dando forma a este nuevo estudio que ahora sale a luz. Aparecen reunidos en el mismo algunos análisis ya efectuados y recogidos en distintas Publicaciones del Banco ahora agotadas. Así, esta Pu-

blicación viene a ser, en cierto modo un resumen de otras varias de la serie.

Dividimos el trabajo en las siguientes partes. La primera va dedicada a la Biografía Urbana panameña. En una colección de estampas hemos procurado presentar los momentos cumbres de la vida urbana y las funciones primordiales cumplidas en cada una de esas etapas. Han resultado del estudio de múltiples planos antiguos de Panamá, que reproducimos en su mayor parte. Puerto de arranque de exploraciones marítimas; de tránsito y trasbordo; mercado; fortaleza, barrios. . . todo se ha procurado poner de plástico relieve a través de planos y cartogramas. No se han olvidado algunas fuerzas culturales que han dejado impresa su huella en la evolución de la ciudad tanto en su curva espiritual como en su plástica material, hasta que, tras los albores de la nacionalidad, la ciudad —*síntesis de la patria*— asume las funciones directoras de capitalidad.

La Segunda Parte es una diagnosis de la ciudad. Si por diagnosis ha de entenderse "conocimiento de las enfermedades por el examen de sus síntomas" ("Diccionario ideológico de la Lengua Española". Julio Casares. pág. 373), nosotros hemos agrupado aquí una serie de observaciones sobre características históricas, psicológicas y de problemas específicamente urbanísticos que han sido emitidas en el presente siglo. Transitoriedad, indiferencia, necesidades de Plan Regulador, idearios de urbanismo, se recogen en este haz con el fin de presentar, en la hora presente, los problemas que urgen solución inmediata. Ciérrase esta parte con un apremiante "No será ya hora?", lanzado en 1948 por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos. Las indicaciones del Informe de

Brunner y las sugestiones del Banco de Urbanización y Rehabilitación destacan en este grupo.

En la tercera parte se reproduce un resumen del análisis de un Barrio de la ciudad, el de Malambo, efectuado por nosotros en 1944, y hasta ahora el único de su tipo publicado. Están pendientes de publicación otros análisis de barriadas, como la del Marañón, efectuados por el Banco de Urbanización.

La Cuarta Parte presenta una somera información sobre el paisaje y medio geográficos en que la ciudad de Panamá se desenvuelve. Es una reproducción de la que figura en la Publicación Nº 1, ya agotada. Se examinan los siguientes factores: posición regional, substratum geológico, vegetación natural, tiempo y clima, área de la ciudad y de sus barrios y la población en su estructura y tendencias.

Finalmente, en la V parte hemos incluído el Nomenclator de Calles, Plazas y Parques del Núcleo urbano, y la nomenclatura antigua de las calles del Núcleo primitivo. Estos datos, mucho más ampliados, fueron ya dados a conocer en la Publicación Nº 14 del Banco titulada "Callejero de la Ciudad de Panamá".

La Publicación que ahora cerramos contiene una información —si no exhaustiva acaso suficiente— sobre los aspectos culminantes de la biografía urbana, de problemas actuales, de su medio y paisaje y del laberinto de sus calles. Si estas imágenes y datos —que tienen la aspiración de ser objetivos— contribuyen a iluminar la situación presente, la misión de este trabajo queda por ahora cumplida. Entretanto proseguimos en la búsqueda de nuevos datos y estudios que ofrecer a la comunidad panameña, a través del Banco de Urbanización y Rehabilitación.

Angel Rubio.

Diciembre, 1949.

I PARTE

Biografía Urbana
Momentos y Funciones

La Ciudad

1. *LA CIUDAD.* El dulce poeta catalán Juan Maragall definía así el alma de la ciudad: "La ciudad es la síntesis de la patria. Es la casa payral a donde acuden las más lejanas comarcas que sienten que su alma está en ella.... La ciudad es un mundo, el compendio de un mundo, una síntesis viviente. No es una cosa distinta de la montaña solitaria, ni del llano risueño y cultivado, ni de la pequeña población activa ni del yermo miserable; sino que recibe la vida de todo ello y le da alma y sentido. Todos los que de cerca o de lejos la amen son sus ciudadanos, porque le dan su espíritu". La síntesis de la patria. Puede tener razón Maragall.

Años después, el profundo y discutido Oswald Spengler afirmaba contundentemente: "La historia universal es la historia de la ciudad. Los pueblos, los estados, la política, la religión, las artes, las ciencias, se funden en el protofenómeno de la existencia humana: la ciudad". Puede tener razón Spengler; en gran parte, al menos, si se consideran los pueblos y regiones que han superado los bajos estratos culturales y alcanzando las cimas de la "civilización", en donde la ciudad se torna esencial "protofenómeno" cultural, poderoso motor y, en muchas ocasiones, *síntesis de la patria.*

Toda ciudad es una concreción material, hija de actividades humanas, que se inscriben en un paisaje natural y lo transforman en paisaje cultural. En este sentido, la ciudad es un fenómeno geográfico. Pero su causa primera, su *"primum mobile"* es de origen y fuerza humanos. La ciudad es una forma especial de habitat humano; se engendra por necesidades y aspiraciones humanas y es, por ende, motor de alta cultura, de civilización, (*"civis"*, vale tanto como *"ciudad"*) y potísimo agente de la Historia.

La ciudad es el foco geográfico donde se reúnen y conjugan las actividades de una comarca, de una región o de un país y, a través del cual, la comarca, región o país entablan relaciones con otras regiones y países. El embrión de todas las funciones urbanas es la función de relación. Toda ciudad —grande o pequeña, antigua o moderna— cumple esencialmente otras funciones: vivienda, trabajo, recreo y transporte, afirmaban los urbanistas reunidos en el Congreso de Atenas (1933). Ahora bien: por la índole del trabajo que prevalece en la ciudad, la función predominante puede ser mercantil (*"ciudad-mercado"*), defensiva (*"ciudad castrense"*), política (*"ciudad capital"*), administrativa, intelectual (*"ciudad universitaria"*), industrial, sentimental, (como la ciudad que surge en torno a un centro religioso), de placer, etc., etc.

En cualquier caso, toda ciudad debe su vida a una fuerza humana creadora, a un impulso inicial, que podrá tener móviles económicos, políticos, sentimentales, intelectuales, higiénicos, turísticos, coloniales, o sumar, en complejo de fuerzas, varios de esos impulsos u otros que no se hayan citado.

Toda ciudad nace, crece, madura y, muchas, han muerto tras de haber cumplido —mejor o peor— la misión a que les llamó la fuerza humana creadora, el impulso inicial.

"Las ciudades crecen en el camino de los burros", escribe con gracejo el maestro de urbanismo Le Corbusier. La afirmación parcialmente es válida cuando se trata de aquellas que han nacido y crecido en sociedades genéticas, que marchan hacia adelante, entre ensayos, tentativas, aciertos y errores, pero sin planes preconcebidos. En tales sociedades, muchas ciudades han crecido "en el camino de los burros" o, mejor, en los *cruces de caminos*. Así nació hace siglos Lutecia, que fué luego París, y así surgieron múltiples ciudades. Pero los sociólogos nos hablan de otro tipo de sociedad: La sociedad teleológica, antípoda de la genética, que marcha, dirigida, hacia objetivos preconcebidos, con selección apriorística de fines y de medios para alcanzarlos. "Las sociedades genéticas siguen una evolución espontánea. Las teleológicas, una evolución planificada", escribe la socióloga panameña Dra. Georgina Jiménez de López.

Frente a las ciudades de desarrollo espontáneo hay otras que se fundan, para cumplir funciones previstas, seleccionadas y que nacen animadas por impulsos que derivan de una previa conciencia clara. Muchas ciudades —nervios motores de historia— se han fundado así. Ha habido culturas "urbícolas", cultivadoras de ciudades, plantadoras de ciudades, como decía Santiago Ramón y Cajal. Se puede anticipar ya que la ciudad de Panamá se fundó para cumplir una misión prevista.

Proceden estos comentarios (que no tratan de agotar todos los aspectos del complejo "ciudad") al mosaico de pequeñas y breves estampas, representativas de momentos culminantes en la vida y funciones de la urbe panameña, que aquí se han reunido y ordenado.

El Impulso Inicial.

Panamá La Vieja.

Puerto de Tránsito y Transbordo.

Pasión y Muerte.

Escudo de Armas de la Ciudad de Panamá. Concedido por Real Cédula dada en Burgos el 15 de Septiembre de 1521. (El original se conserva en el Archivo General de Indias. Sevilla, España).

2. *EL IMPULSO INICIAL. LA MAR DEL SUR NACE. URBICOLAS HISPANOS PLANTAN A PANAMA.*

Todo chico de escuela aprende que Cristóbal Colón quería alcanzar, sobre la tierra redonda, el oriente desde la punta occidental del viejo mundo y siguiendo para ello el rumbo o derrota de occidente. Quizás muchos chicos —y grandes— no sepan que este anhelo es antiquísimo y que arranca en los grandes pensadores helénicos, a poco de concebirse la tierra como una esfera, forma perfecta, la de los dioses.

El momento llegó. Fernando e Isabel de Castilla hicieron posible la empresa. El impulso se puso en marcha. Y arrancó Colón en sus viajes. Primero. Segundo. Fué naciendo el corazón marino de América: las Antillas. Tercero: surgió la proa costera de América del Sur. Y a medida que las naves hispanas hendían sus quillas rumbo a occidente —en demanda, siempre, del oriente— tierras nuevas y extrañas, costas hirsutas, cerraban el paso. Alboreaba el cordón litoral de un nuevo mundo. En esta alborada, tocó su vez al Istmo que ahora llamamos de Panamá. Parte de sus costas, agitadas por las olas furiosas del Mar Caribe, las recorre un notario sevillano, Rodrigo de Bastidas, en 1501. Un año después, el propio Don Cristóbal —tenaz en el impulso: el oriente, el oriente— va urgando todos los recovecos de la costa oriental centro-americana, penetra en sus esteros, dobla sus cabos, recorre sus lagunas. Siempre el impulso en pié. Preconcebido y anhelado: el Oriente. Con tal fuerza, tropieza y se detiene en las costas panameñas que le cierran el paso. Acaso su intuición previera que por ellas y sobre ellas estaba —como un destino— el paso al otro mar.

El impulso tuvo este gran tropezón. Estaba cerrado el camino del oriente. ¿Era posible encontrar un paso marinero que lo abriese? Y si nó un paso marinero ¿algún modo de paso que permitiese al impulso desatar todo el resto de su fuerza?

En 1513 se produce la respuesta. Por obra y gracia del hidalgo Vasco Núñez de Balboa, que desde Santa María de la Antigua del Darién, cumple la primera travesía por sobre *"un estrecho de tierra"* (la frase es de la época y la escribió Gonzalo Fernández de Oviedo) que apenas separa la Mar del Norte (el Caribe) de la otra: la Mar del Sur.

El impulso hacia el Oriente ha tomado cuerpo en la institución española que dirige (hoy diríamos —¿atrevidamente?— de modo planificado) los descubrimientos. La Casa de la Contratación, sevillana y marinera, prosigue —el impulso en pié— los viajes en demanda del Oriente. Sin que ello impida fundar poblaciones y aprovechar las tierras que vienen cerrando el camino.

1514. La Armada del Darién parte del Guadalquivir. Equipada de gente, de armas, municiones, bastimentos, camas, drogas, herramientas, plantas, semillas.... y el impulso.... Porque Pedrarias Dávila, su jefe y señor, trae órdenes precisas para que al otro lado del "estrecho de tierra" —que ya se llama *Castilla del Oro*— se funde una ciudad, de buenas condiciones marítimas para proseguir, desde ella, el descubrimiento de la nueva mar. Camino del oriente... Camino de la "Especiería"... Ya en el Istmo Pedrarias ordena nuevos viajes y exploraciones; se tantean las costas para plantar dos ciudades: una, en la del norte; otra en la del sur. Hay intentos que fracasan.

En 1515, Antonio Tello de Guzmán, después de atravesar las rebeldes e imponentes selvas del Darién, sigue hacia el occidente del Istmo panameño, escudriñando sus riberas en busca de un lugar "apropiado" donde fundar una nueva ciudad. Llega a un pequeño caserío que los indios llaman *"Panamá"*. Se dijo que esta palabra (cuya etimología discútese aún) significa *"pesquería"*, *"abundancia en pescado"*; así lo afirmó el explorador coetáneo Pascual de Andagoya.

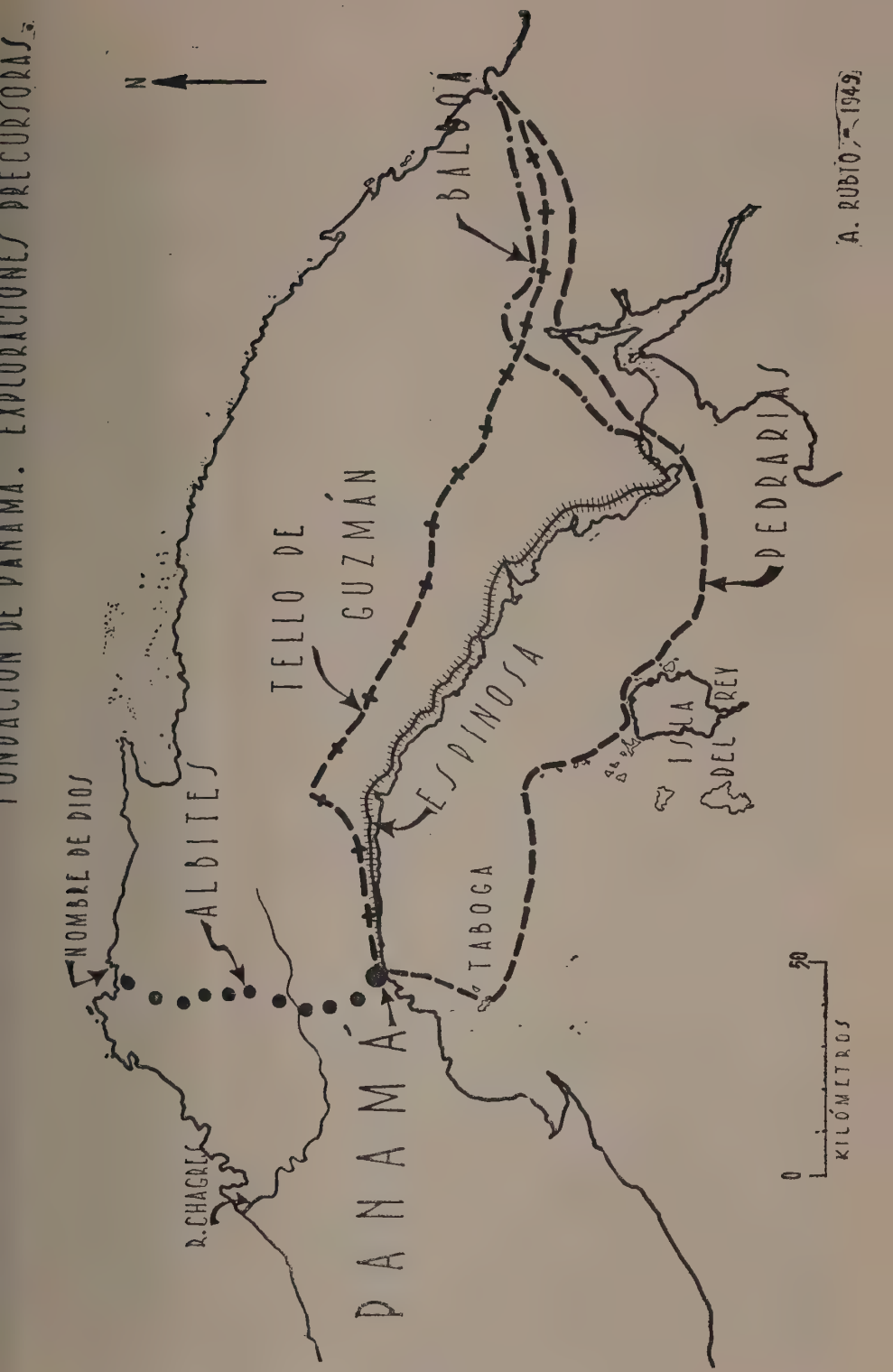
Poco después otro brioso descubridor de Panamá, Diego de Albítez cruza desde la *pesquería de Panamá* hacia el norte, por lo más angosto del Istmo propio de Panamá, y alcanza la costa septentrional donde establece definitivamente la ciudad terminal norte: Nombre de Dios. Los descubridores —Albítez de modo especial— han percibido estos hechos geográficos fundamentales que van a determinar la posición regional de la ciudad que se quiere fundar: una mínima angostura ístmica no cruzada por altas montañas sino por colinas de poca elevación.

El impulso no ha muerto. Arde en Sevilla. Alimenta su fuego la Casa de la Contratación, joven, atrevida, marinera.

Año 1519. Sale de los muelles trianeros del Guadalquivir la Armada que comanda Fernando Magallanes. Va con pendón castellano a resolver de una vez, el problema del estrecho marino y a que —el impulso arde— se siga el camino de occidente, siempre a occidente, para alcanzar oriente. La Armada magallánica parte bajo este signo.

Con el mismo signo y en el mismo año —el impulso flamea más alto que nunca —Pedrarias Dávila ha resuelto crear la ciudad que, desde el sur del estrecho terrestre panameño, permita continuar los descubrimientos marinos hacia occidente. En marcha. Su lugarteniente, Gaspar de Espinosa, recorre de nuevo y cuidadosamente las costas que van desde el Darién hasta la pesquería de Panamá, donde los peces abundan. Mientras tanto, cruza Pedrarias el Istmo (¿qué importan las selvas darienitas, los indios Kunas, ni los chocoes?....). Desde el Golfo de San Miguel salta al Archipiélago de las Perlas —a su Isla del Rey— y de aquí, isla a isla hasta la gracil Taboga. Es el mes de Julio de 1915 (Magallanes va a partir de Sevilla(*impulsado por el impulso de Oriente*) cuando Pedrarias se encuentra con Espinosa en la pesquería Panamá, donde abunda la pesca. Y donde se necesita un puerto y refugio para construcción de naves, para limpieza y careneo, para su aprovisionamiento de agua y para que las naves zarpen, atrevidas, hacia occidente y hacia los cuatro cuadrantes de la rosa de los vientos.

Tras algunos tanteos y vacilaciones, se acuerda fundar la ciudad cerca de la Ensenada que guarda la Punta Judas, pequeña caleta donde vacía sus aguas el río Gallinero (hoy Río Abajo).



Fundación de la Ciudad de Panamá. Exploraciones precursoras.

Advino el momento. Parece verlos cubiertos de ornamentos solemnes, casi hieráticos, en medio de un llano que enmarañan bejucos, herbajes y árboles, desarrollar todo el ceremonial de fundar la ciudad. Es la mañana del 15 de Agosto de 1915, día de la Asunción de Nuestra Señora, que será la Patrona de la urbe que nace y que se bautiza, al instante, con nombre indio: *PANAMÁ*. Los "urbíolas" hispanos—Pedrarias Dávila, Gaspar de Espinosa, el Piloto Juan de Castañeda (quien pudo aquel día haber terminado su latitud geográfica de unos 8º norte de la equinoccial) y tantos otros más —acaban de echar la semilla. Para que el impulso —que arde en Sevilla y se quema hoy en el trópico —no perezca. Para que el oriente.... nazca.

Y así nació Panamá. Permítaseme el atrevimiento: teológicamente. Para un fin determinado, preconcebido. Aunque, luego, no fuere alcanzado. Nació como punto de arranque de nuevos descubrimientos marinos en la recién hallada Mar del Sur. Fué su función inicial, hija del *"impulso"*. (Ya ha salido Magallanes de Sevilla, la proa puesta hacia occidente....para lograr el estrecho y el oriente).

Factores de posición regional elegidos por los "urbícolas": la pequeña llanura, de clima más fresco que Santa María del Darién; la abundancia de árboles (hay que hacer naves), y de hierbas para pastos; la base alimenticia del pescado ("panamá"), la ensenadita de Punta Judas, fueron los factores de situación topográfica que vieron y utilizaron los "urbícolas" hispanos. El puerto es malo. Las ciénegas y manglares ciñen el lugar.

"El Panamá de Pedrarias Dávila fué un vivero constante de expediciones extraordinarias. En él se fraguó la aventura del Perú. Pedrarias, enamorado de las bellezas naturales de Nicaragua y deslumbrado por el rumor de los triunfos de Cortés, prefería que las expediciones siguiesen la dirección del noroeste. La aventura del sur parecía al Gobernador, receloso como viejo, una empresa de locos. Sin embargo....Panamá, la por él fundada como un centro de exploraciones hacia el norte y hacia el sur, cumplió maravillosamente su cometido" (M. de Lozoya).

Fué la primera etapa funcional de Panamá. Y la cumplió.

3. *LA RUTA DE LA PLATA. PANAMÁ PUERTO DE TRANSITO Y TRASBORDO.*

A punto de mediar el siglo XVI. El impulso inicial y la misión rematada van a sufrir una desviación. Zizagueos de la historia. Si desde Panamá se acometió la colosal aventura de alumbrar el reino del Inca; si Panamá engendró, así, al Perú, la entrada rica del metal peruano forzó, a su vez, a la ciudad de Panamá a cumplir nuevas funciones. El impulso del oriente se paraliza y se transforma. La ciudad entra en una nueva etapa funcional. Dominado el Perú y puestas en rápida explotación sus minas de plata, la plata reclama una ruta para alcanzar a Sevilla y servir a los destinos de la Monarquía española. La ruta se articula en poco tiempo y los transportes de este tiempo se adaptan a la ruta. De Sevilla saldrán los *galeones* de Tierra Firme. Arribarán a Cartagena, que está empezando a crecer. Vendrán después a las costas del Istmo, primero a Nombre de Dios (que tiene pocas aptitudes para puerto de tránsito y transbordo), más tarde a la Bahía de Portobelo, abrigada y protegida, que será —desde 1594— el portal de entrada al Istmo de Panamá.

Pero hay que cruzar el Istmo y se articulan los caminos. Un camino terrestre une pronto a Nombre de Dios, primero, a Portobelo después, con la ciudad del Pacífico, con Panamá. Se le acondiciona y empiedra y se llama el "Camino Real". Todavía existe, y, en partes, todavía puede utilizarse. A lo largo de él se aposentarán Ventas y Ventorillos cuyos nombres se recuerdan. Este camino terrestre, el más seguro aunque no el más cómodo, lo servirán las recuas de Portobelo, cuyos mulos transportarán los cajones repletos de plata que vengan de las tierras peruleras. Más no se le podrá usar sino en estación seca (Enero-Mayo), o *verano*, como dieran en llamarle los andaluces que pululan por el Istmo y van poblando la ciudad de Panamá, llena de sevillanos a medida que avanza el siglo XVI.

Hoy otro camino, mixto, parte terrestre y parte fluvial. De la ciudad de Panamá arranca el tramo por tierra llega hasta Cruces o Venta Cruz, puertecillo fluvial situado en el curso medio del río Chagres (el de los grandes destinos históricos, el que más ha hecho por unis los mundos... ¡Y que este río no tenga escrita su historia, habiendo él hecho tanta Historia!) y coger las piraguas que, Río Chagres abajo, entre vueltas (*tornos*), playas y largas avenidas rectas (*calles*) lleva —sombreado por selvas —hasta las bocas del Chagres, lugar de importancia estratégica singular, disputado y reñido, donde España levantó, para custodia, el Castillo de San Lorenzo del Chagres. Y, luego, salvada la difícil barra del río, piraguas y cayucos seguirán por el Mar Caribe hasta alcanzar el puerto terminal del norte: Portobelo. Este camino mixto (que se tardaba varios días en recorrer), se usó especialmente en la estación lluviosa, en el *invierno*, cuando los aguaceros ocasionan crecidas del impetuoso Chagres. Los antiguos relatos de viajeros ponen espanto. Pues esta fué la ruta principal para cruzar el Istmo hasta 1855, en que el ferrocarril la burló e hizo morir.

Los caminos transístmicos se sueldan en Panamá, nudo de comunicaciones. Y así la ciudad se ha convertido de puerto de arranque de exploraciones *en puerto de tránsito y transbordo*, articulación de la *ruta de la plata*. Nueva función que cumple desde mediados del siglo XVI hasta el día de su muerte, en Enero de 1671. Mas de un siglo. De la importancia de tal función dan idea aproximada estas cifras. En 1575, la ciudad tenía unas 400 casas (de madera en su mayoría) y alrededor de 3,500 almas. En 1670, cuando va a perecer, son ya 1,000 las casas y 10,000 las almas con que cuenta. ¿Motivos de este aumento? La función comercial que, en conjunción con las famosas ferias de Portobelo, han hecho de Panamá un mercado y una plaza capital, de engarce, entre Perú y España.

Es de la mayor importancia percibir con claridad estas dos etapas funcionales. Porque la ciudad en ruinas, en deliciosa estampa de ruinas, que yace romántica y adormecida con sus restos de edificios de cal y canto, corresponde a esta segunda etapa mercantil que es cuando cristaliza, madura y se *hace de piedra*. Hay más. A las funciones mercantiles —los mercaderes son gente importante, económica y socialmente, como lo son los negros esclavos que atienden las recuas portobeleñas y forman la marinería— se suman las funciones administrativas. Con alguna intermitencia, la ciudad de Panamá es sede de la Real Audiencia, con su inevitable cortejo de Oidores y leguleyos. A cuya función y gente se añade la Sede Metropolitana, que en 1619 inicia la construcción de la Catedral de piedra y la consagra en 1655.

TRAFICO TRANSITSMICO PRIMITIVO

1. *LA URBE PRIMITIVA. BARRIOS DE PANAMA LA VIEJA.*

Hacia 1670. Paseamos por la ciudad de Panamá, puerto de tránsito y transbordo. ¿Puerto? Para puerto se la hizo nacer. Como puerto vivió. Pero el puerto era tan malo, que no pudo cumplir su misión. A tal extremo, que muchas de las exploraciones que parten de la primitiva Panamá lo hacen desde la próxima isla de Taboga. A extremo tal, que las naos grandes no podían arribar al puerto de la ciudad (son inmensos los desplayes que se producen en las acusadas bajamares del Pacífico) y habían de fondear en el fondeadero de la Isla de Perico, lejana unas millas de Panamá la Vieja. Y a extremo tal, que el Rey Felipe II mandó desde el Escorial (1586) que los barcos de mas de 3,000 arrobas fondeasen y careasen en el Perico (verdadero puerto insular panameño), so pena de graves multas. Aún así, y con semejantes inconvenientes que provocan protestas y deseos de cambio, la ciudad que visitamos —allá por 1670— es *mercado y puerto de tránsito y transbordo.*

Héla aquí con su trazado urbano de *tablero de ajedrez,* como lo mandan las disposiciones urbanistas de las Leyes de Indias, inspiradas en una vieja tradición romana de Vitrubio. Calles que se cortan en ángulo recto. Tres de ellas van del Este al Oeste: la *Carrera,* la *Empedrada* y la *Puentezuela;* siete intersecan de norte a sur. Todo cubre en total unas 59 hectáreas. Cosa chiquita. Pero importante. Dominar fácilmente las revueltas, con la caballería, parece que fuera el criterio inspirador de tales trazados urbanos. Así lo afirmaba Hernán Cortés.

En el centro y corazón está la Plaza Mayor, cuyo ancho es unos dos tercios (las dimensiones están *planificadas*) de su largo. Al costado oriental de la Plaza, la Catedral, consagrada y bendecida ya. Hecha de cal y canto, con sus tres naves en planta de cruz latina; sus altares, cofradías y su Cabildo eclesiástico. Próximo a la Catedral, la Casa Cabildo y las Casas Reales, todavía en ruinas. Hemos andado por el Barrio Oficial. El Centro.

Más al norte se halla el Barrio comercial, próximo al puerto de la Ensenada que cierra la Punta Judas. Allá, la Casa de los Genoveses, centro de contratación de esclavos; allá, los almacenes que sirven al puerto y, en éste, lugares para carena y calafateo de pequeñas naves, en la calle de los Calafates.

Los barrios residenciales corren hacia el poniente de la Plaza Mayor, por las calles de la Carrera, la Empedrada y Puentezuela. Allá están los Conventos de piedra, con tanto esfuerzo levantados. La Compañía de Jesús, la Concepción, San Francisco, el Hospital de San Juan de Dios, la Merced, con sus huertas conventuales, sus religiosos y legos, que asisten, algunos, a lejanas misiones en el Istmo, en las tierras del Guaymí y en Darién.

Finalmente, sus barrios suburbanos —*Malambo y Pierdevidas*—, tienen casas pajizas, donde se alberga la población negra trabajadora, fuente de energía de la ciudad. El aprovisionamiento de víveres viene de ranchos y huertas cercanas y de pequeños centros agrícolas y ganaderos que hay en el interior, en Los Santos. Así, la ciudad se nutre de la propia tierra istmeña.

Plano de la Ciudad de Panamá (La Vieja) levantado por el ingeniero Cristóbal de Roda. 1609.

Panamá La Vieja.—Barrios, calles, edificios principales, caminos y puerto. Siglo XVII.

Panamá La Vieja.—Al fondo las ruinas de la torre de su Catedral.

Panamá La Vieja.—Ruinas del Convento du Monjas de La Concepción.

A las salidas de la pequeña urbe hay dos puentes: el *Puente del Rey* en el *Camino Real* de Portobelo, y el *Puente del Matadero*, que lleva al interior: a Natá.

5. *PASION Y MUERTE DE PANAMA LA VIEJA.*

La Vieja Panamá vivió poco más de siglo y medio; justamente 152 años (1519-1671). Un juego de fuerzas y energías la crearon; eran fuerzas propicias. Otro juego de fuerzas y energías hostiles, negativas, trabajaron sin descanso en su contra. Y al fin. . . . murió trágicamente. Fueron sus fuerzas propiacias: la posición y la angostura del Istmo, que, apenas descubierto, comenzó su función comercial; su situación sobre el Pacífico —la Mar del Sur de entonces— desde la cual inició la exploración del Mayor Océano; fué su propia localización la que hizo de ella punto de arranque de las rutas terrestres a Nombre de Dios primero, a Portobelo, luego, y puerto de atracada del comercio del Perú, cuando esta espléndida tierra comenzó a vomitar sus caudales metálicos; y su propia situación la hizo sede administrativa, bajo el dominio español, para las autoridades eclesiásticas y civiles y emporio comercial para transacciones que enriquecieron a mercaderes opulentos. El conjunto de estas fuerzas y la energía de espíritu que las animó determinaron su origen y su desarrollo. Pero contra ellas trabajaron las fuerzas destructoras que acabaron pulverizándola. He aquí, en resumen, las energías contrarias: 1ª Los incendios. Sus viviendas de madera ofrecían la posibilidad. Y el fuego la castiga en 1539; en 1563 (destruye 40 casas); en los terribles y criminales incendios de 1644 (21 y 23 de Febrero; ocasionan pérdidas de más de 1,000,000 de pesos) y en el incendio final de 1671. 2ª. Los terremotos de 1541 (2 de Mayo) y el imponente de 2 de Mayo de 1641 que sepultó, entre muchas gentes más, al oidor Juan de Santa Cruz Rivadeneira. 3ª. Las violentas guerras civiles que ocurridas en Perú y América Central repercutieron en Panamá. 1542: rebelión del panameño Diego de Almagro el Mozo (hijo de Almagro descubridor de Chile y de la india panameña Ana Martínez) que se alza contra el bando de Pizarro; pereció ejecutado. 1544: Gonzalo Pizarro, rebelde en Perú, manda a su capitán Henando de Bochicao que toma y veja la ciudad. 1545: El mismo rebelde Pizarro envía al general Pedro Alonso de Hinojosa que también se apodera de la ciudad por breve tiempo. 1550: Los hermanos Contreras, nietos de Pedrarias, sublevados en Guatemala, saquean la ciudad; fueron derrotados en el Cerro de la Matanza (24 de Abril). 1552: sublévase el notario Rodrigo Méndez; sojuzgado el revoltoso es condenado a muerte. 4ª Los ataques de los esclavos negros cimarrones. Son los esclavos africanos (importados para resolver el problema de la mano de obra en las tierras cálidas), que huyen y se organizan en los campos y, desde allá, atacan los centros españoles. 1549: sublevación de Felipillo. 1554: terrible sublevación de Bayano que, tras de dos campañas militares, fué sometido y enviado a España. 1580-81: sublevaciones de Luis de Mozambique y de Antón de Mandinga. Y 5ª y última: la gran fuerza hostil y potente, los Corsarios. Punto de paso de los caudales de Indias, sitio estratégico militar —especie de ombligo geográfico de los Virreinatos españoles—, el Istmo y Panamá tuvieron que sufrir el martilleo de los enemigos de la Monarquía Española. Instrumento de acción eficasísimo son los piratas.

572-73: ataques de Sir Francis Drake; logra apoderarse del tesoro peruano en tránsito por Panamá. 1596: Drake desembarca en Nombre de Dios con ánimo de ocupar Panamá; sus fuerzas son batidas. Incendio de Nombre de Dios. Muerte de Drake (7 de Febrero 1596). 1602: alarma en Panamá por el saqueo de Portobelo realizado por William Parker. 1688: Henry Morgan ha logrado tomar Portobelo y avisa a las autoridades españolas que irá a Panamá, pasados doce meses. 1671. Los días estaban contados.... y llegó el fin. Las fuerzas de Morgan, destroncada la resistencia de Portobelo, avanzaron río Chagres arriba; las tropas españolas son batidas y el Gobernador, D. Juan Pérez de Guzmán, que aguardaba en Cruces, se repliega a la ciudad. Miércoles 28 de Enero. Morgan y sus 1,200 hombres dan vista a la urbe. A las 12 del día Morgan domina el campo sin que de nada haya servido la estratagema española de utilizar toros ni la bravura de alguna tropa. El Gobernador Pérez de Guzmán ordena dar fuego a los polvorines, mientras huyen vecinos y naves. Por el Puerto del Matadero o Puente de Morgan, entra el vencedor en la ciudad entre las llamas y la resistencia de algunos valientes. Pero se logra botín. 27 días después, el 24 de Febrero de 1671, los destructores abandonan la ciudad vacía y achicharrada. Panamá ha entrado en la Historia guardada entre palmeras, troncos y ramajes que cubren sus ruinas verdosas y ennegrecidas y que cuidan de sus recuerdos.

Desarrollo de Panamá La Vieja, Población y Vivienda.

Fecha	*Fuente*	*Nº de Casas*	*Españoles*	*Negros*	*Total*
1519	.....	.....	100	.....	.....
1519	Oviedo	75 bohíos	.....	.....	.....
1533	Censo	?	33	500	533
1541	Benzoni	112 casas	.....	.....	4,000
1575	Criado de Castilla	400 (madera)	500 (casi todos sevillanos)	3,000	3.500
1595	J.A. Antonelli	350 ("	600	.....	.....
1607	Informe de la Audiencia	350 (")	1,000	148 mulatos 3,500 negros	4,795
1637	Tomás Gage	.....	.....	.....	5,000
1640	Requejo	750	.....	.....	8,000
1670	Sosa (estimación)	1,000	.....	.....	10,000

AUMENTO DE LA POBLACION

Período		*Aumento total*
1575–1607	(32 años)	1500
1607–1640	(33 años)	2500
1640–1671	(31 años)	2500 (?)

AUMENTO DE CASAS

Período		*Aumento total*
1575–1607	(32 años)	100
1607–1640	(33 años)	144
1640–1671	(31 años)	250

Panamá la Nueva.
Prosigue la Ruta.
Fortaleza, Mercado, Puerto.
Muere la ruta .... pero vive
el espíritu.

PANAMA LA NUEVA.
NUEVOS URBICOLAS. EL HERMANO GONZALO.
DON ANTONIO FERNANDEZ DE CORDOBA. INGENIEROS.
PLANOS. . PLANTA DE LA NUEVA URBE.

Que la ciudad de Panamá la Vieja estaba mal situada fué cosa que ronto comprendieron y sintieron sus vecinos. Un anhelo perenne de ambio acampañó a toda su existencia. La Corona autorizó bien pronto l Ayuntamiento para que efectuara su traslado (1534). A fines del VI lo recomiendan sesudos ingenieros y estrategas (Baptista Antonelli Juan de Texeda) que presintieron su debilidad en caso de ataque. Eran us pésimas condiciones portuarias, ya indicadas; era la insalubridad de as ciénegas y manglares que la ceñían; era su agua cenagosa; eran sus ondiciones militares negativas: ciudad abierta, en llano, sin murallas i defensas y apenas sin guarnición.

Próxima a su muerte en llamas, aparece por el Istmo la figura de un ingular portugués descubierta (como tantos otros pasajes históricos) por l infatigable erudito Juan A. Susto, Director del Archivo Nacional de anamá. Se llama el hombre Gonzalo de Meneses Alancastre y Andrade. s portugués; lisboeta. Acaudalado, a quien —cosa de las luchas políti-as!— arrebatan sus viñas y castros, sin que pueda impedírsele que huya on una suma muy respetable de pesos contantes y sonantes. Recorre edia España y cae en Madrid. Papeles y peticiones le abren el camino de as Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano. A las naos. Y ya en las ndias, a la Nueva España, donde trabaja como minero. Mas tarde, a Gua-emala donde el hidalgo portugués Meneses de Alancastre se torna en el rmitaño que será conocido con el nombre del Hermano Gonzalo. El Her-ano Gonzalo arriba a Panamá. Al año, el hidalgo eremita se sabe al de-illo la vida y milagros de los panameños de mil y seiscientos setenta. rédicas y sermones fustigando vicios son actividades casi cuotidianas del remita hidalgo. Cuenta Susto, que "hizo pintar un cuadro representan-o la Gloria, el Purgatorio, el Infierno, y el Mundo, y la ciudad de Panamá resa de un voraz incendio y los enemigos que eran ingleses vestidos de emonios, danzando llenos de júbilo en torno de las llamas". Se sucedieron s admoniciones ante la indiferencia y la burla. Hasta el propio Presiden-e de la Audiencia, Pérez de Guzmán, parece que sonrió ante la idea de los ingleses vestidos de demonios" que bailaban cerca de las llamas de la udad en fuego.

El ermitaño portugués pasa a Lima (1670) y convence al Virrey de Perú, Conde de Lemos, de la urgencia de cambiar la ciudad de Panamá a las proximidades del Cerro Ancón. La sugestión se toma en cuenta. Entretanto, Morgan, trabaja con sus "demonios". Demonios que un trágico día —28 de Enero y miércoles de 1671— han penetrado "danzando lleno de júbilo en torno de las llamas" que consumen la pretérita ciudad de Pedrarias.

El hecho ha conmovido a la Monarquía. Su Majestad la Reina, Doña Mariana de Austria, el Consejo de Indias, los Generales del Ejército y la Armada perciben la trascendencia de que el inglés haya acabado con una articulación vital de las rutas de los dominios de Indias. Urge rehacer la ciudad, pero una *ciudad-fortaleza* que nunca más pueda ser batida en la forma fácil con que la saqueó el inglés. Hace falta un militar de capacidad enérgica y expeditiva que decida, prestísimo, la defensa del Istmo y la fundación de la nueva *fortaleza-mercado.* El 12 de Agosto de 1671, seis meses y medio después de la quema, parte de Cádiz el Sargento Mayor de Batalla Don Antonio Fernández de Córdoba y Mendoza. Porta entre sus papeles el nombramiento de Presidente, Gobernador y Capitán General de Tierra Firme. Todo en una sóla pieza. Caballero de la Orden de Santiago, su apellido tiene en la tradición militar antecedentes prestigiosos de Gran Capitán.

Ya está en Portobelo el Capitán Caballero de Santiago y desde ahí se afana ya por el problema de reconstruír o trasladar la ciudad deshecha. Ya ha cruzado el Istmo por el *Camino Real,* entre lluvias y fangales, para llegar cuanto antes a la Vieja Panamá, que obstinados vecinos se aprestan a reedificar. Lo vemos, caballero en su caballo, pasear por las sabanas y el parque tropical que rodean a las ruinas; la mente puesta en las instrucciones que trae, la vista captando las malas condiciones defensivas y tratando de buscar un lugar propio para una *ciudad de armas;* de armas y de comercio, para una *fortaleza-mercado,* que ha de ser, además, *puerto de tránsito y transbordo.* Cuatro meses después (7 de Diciembre de 1671) informa al Rey que la ciudad debe trasladarse a las faldas del Cerro Ancón.

Mientras el asunto toma decisión definitiva, reaparece en Panamá el ermitaño lusitano. Vuelve de Lima el Hermano Gonzalo, acompañando a las Monjas de la Concepción que, huyendo de Morgan, buscaron cobijo en la capital virreinal. Viene cargado de bastimentos y estimulado por el propio Virrey para resolver el traslado de la urbe, que, entretanto, acampa en sus mismas ruinas en espera de su nuevo destino. Es el año 1672. El Hermano, después de dejar Monjas y provisiones en la vieja Panamá se retira a las faldas del Cerro Ancón, en donde hacía tiempo había algunas casuchas de madera. En la limpia de bosque y maleza está enfrascado, cuando aparece —caballero en su caballo— Don Antonio Fernández de Córdoba, acompañado de los Oidores de la Real Audiencia, de hidalgos y gente principal, todos en busca de la tierra en que piensan *plantar* la ciudad. El lugar grato, la peninsulita de La Punta que se prolonga al este, amplia y ventilada; la cercanía de la Isla de Perico; las buenas aguas que fluyen de la fuente de Chorrillo; las brisas frescas. . . . El lugar es grato. La defensa posible tras las faldas del Cerro Ancón, que va a comenzar su vida inconclusa de vigilante y guardián de una ruta. Una ciudad y un puerto.

El Presidente suministra al Hermano Gonzalo negros y mulas, para ue la limpieza de las faldas acogedoras del Ancón se acelere y concluya. ' el desmonte progresa y se van creando campos de cultivo. Pronto brota l maíz, base nutricia del cuerpo. Pronto se alza una capillita minúscula, ara que el espíritu aletee y se nutra también.

El Presidente, Gobernador, Capitán General; los Oidores y el Arzoispo, reunidos en la Junta de Autoridades que se efectúa en las ruinas de a ciudad quemada, acuerdan finalmente el traslado y eligen el sitio del ncón, con clara visión que, a poco de llegar al mismo, viera también . Antonio Fernández de Córdoba, seleccionar de la nueva ubicación. Aho- a trabaja Madrid. El Consejo de Indias y el Consejo de Guerra aprueban as recomendaciones que han llegado de Panamá y por Real Cédula de 31 e Octubre de 1672, "la fortificación de la nueva ciudad que se ha de po- lar en el sitio del Ancón" está resuelta. Antonio Fernández de Córdoba a decidido. El Hermano Gonzalo ha presentido y recomendado.

Las ventajas son incuestionables: en posición peninsular, —península e La Punta— rodeada de rocas que sufre intensos desplayes en la baja- ar y hacen difícil el acercamiento de buques hostiles; en proximidad al uerto insular de la isla Perico, el verdadero puerto panameño; resguarda- a la parte de tierra por el gracioso Cerro Ancón; la ventilación marinera e los buenos vientos; las aguas claras que fluyen de la fuente del Chorri- o; todo forma un armónico conjunto de factores propicios para la forta- eza, el mercado y el puerto que están a punto de nacer.

La hora de los técnicos llega. Trabajan con premura y tesón los in- enieros en la elaboración de planos. Planos que no se improvisan; que ienen sus *especificaciones* ,diríamos ahora, inscritas en las leyes que re- ulan el trazado de las ciudades, especialmente, en la famosa Real Cédula e Felipe II, de 25 de Octubre de 1573. Plaza principal, con proporciones efinidas, calles que se cortan en ángulo recto; orientación general del úcleo urbano de acuerdo con la insolación y el régimen de vientos; ubica- ión de edificios públicos, eclesiásticos y civiles; distribución de lotes y olares entre los fundadores; aprovisionamiento de agua; casas y tipos de onstrucciones. . . :

Los planos están listos. Betin y Ceballos han dado sima a la tarea; as ordenanzas de población se han cumplido. Sin que falte el detalle, de mportancia capital, de las defensas de la ciudad: la fortaleza; que atento stá a ello el Capitán General de Tierra Firme, Fernández de Córdoba, Caballero de Santiago.

Y al fin, el día solemne, 21 de Enero de 1673. Con testimonio irre- usable, que dice: "Yo Juan Aranda Grimaldo Escrivano del Rey Nuestro Señor y su Notario Público de estas Indias certifico y doy fe. . . . como oy savado veinte y uno de enero día de Santa Inés Virgen y Mártir del ño corriente de mil seiscientos y setenta y tres, estando en el sitio del ncón donde se funda la nueva ciudad de Panamá". . . .

Estaban: Fernández de Córdoba, el Doctor Antonio de León, Obispo le la ciudad, el Licenciado Sebastián Alfonso de Velasco, "abogado mas ntiguo de la Real Audiencia", el franciscano predicador Fray Martín de Prado, el Capitán Nicolás Navarro, el Alférez Juan de Isassé. . . . estaban os ingenieros. . . . estaban hidalgos y mercaderes, criollos, mestizos, ne- ros, mulatos. . . . estaban. . . . todos. . . . plantando la nueva urbe.

La ceremonia es solemne, bajo el sol intenso y las brisas de Enero. El Gobernador y Autoridades, junto con los ingenieros, delinean y trazan calles, forman la Plaza principal ("catorce lumbres en cuadro") ; al oriente de ella, la Catedral ("de treinta varas de frente con el fondo necesario para cementerio") .... Y todo hecho, el Obispo bendijo el sitio y puso la cruz alta en él y otras cruces en medio de la Plaza "centro principal de la nueva ciudad" y señaló el lugar para el Convento de la "Pura y limpia Concepción".... mientras que del puerto venían barcazas con maderas gruesas....

"Siendo testigos todos los arriba mencionados y otro mucho concurso de gente que se halló presente", en esta mañana de enero del día de Santa Inés, mientras soplaban, suaves y refrescantes, las brisas de los alisios y comenzaba la estación seca de mil y seiscientos setenta y tres.

Casi dos años después de que los *ingleses vestidos de demonios* danzasen junto a las llamas....

7. *FUNCIONES. FORTALEZA. MERCADO Y PUERTO .PROSIGUE LA RUTA DE PLATA. EL NUCLEO PRIMITIVO.*

El hombre propone... pero Don Antonio Fernández de Córdoba y Mercado no pudo ver concluídas las fortificaciones de la nueva fortaleza de Indias que quiso hacer inexpugnable por los siglos de los siglos. Tres meses después de fundada la ciudad muere el gran urbícola. La obra apremiante de la fortificación —que tiene obsecionadas, con razón, a las autoridades— prosigue tesonera; murallas y fuertes van naciendo macizos, hercúleos y abrazan a la ciudad por los cuatro cuadrantes. Alonso Mercado de Villacorta, Ingeniero de los Reales Ejércitos, da el empuje vigoroso.

Panamá queda defendida por una gran muralla, armada de artillería de bronce y coronada por garitas dispuestas a cada doscientos o trescientos piés. El Plano de Fernando Saavedra de 1688 permite apreciar la calidad defensiva de la nueva urbe. En la plataforma de la punta peninsular (las Bóvedas actuales) están la Sala de Armas y los Cuarteles de Infantería, el Almacén de pólvora y la Real Audiencia. Hacia el Norte (en plena muralla y cercana al Palacio actual de la Presidencia de la República) se abre la *Puerta de la Mar*, junto al Puerto de los Barcos. Por el lado de tierra y haciendo frente al foso que circunda esta parte amurallada, destacan los Baluartes de *La Merced, de Jesús y San José;* se intercala entre los dos primeros la *Puerta de Tierra*, con el camellón que salva el foso. Las obras de fortificación fueron tan costosas que el Consejo de Indias llegó a preguntar *si estaban hechas con oro o con plata.*

Dentro del recinto, el tablero de ajedrez urbano presentaba tres calles orientadas de este a oeste; la de Santo Domingo (prolongada por la de San José), la de San Antonio (prolongada por la Calle de Córdoba; parte de la actual Avenida Central) y la de San Jerónimo continuada por la de San Juan de Dios).

En sentido norte-sur se disponían siete calles (San Francisco, San Miguel, San Pablo, Torralva, Santiago, San Blas y la Merced). La disposición del trazado era bien semejante al de la ciudad fenecida.

Los Conventos se asientan en el lugar donde hoy —algunos en pié o en ruinas— pueden contemplarse: Santo Domingo, la Concepción, San

Plano de la Ciudad de Panamá y su fortificación, levantado por Fernando de Saavedra. 1688. (Original en el Museo Nacional de Panamá).

Francisco, San José, la Compañía de Jesús, San Juan de Dios, la Merced. Y en la Plaza Mayor (el Parque de la Independencia actual), la Catedral, que a fines del siglo XVII se construye de madera; se ponen los cimientos de la Capilla Mayor para obra de mampostería y se comienzan las paredes de cal y canto.

Fuera de las murallas, en la parte que mira hacia tierra, se extiende el revellín, obra exterior que cubre la cortina de la fortaleza y la defiende, glacis o explanada de la ciudad, donde pronto surgirá un arrabal. Por el sur, el revellín acaba en el *Puerto de los Pescadores;* por el norte toca en el *Puerto de los Manzanillos,* cerca del cual existe ya en el siglo XVII la *Calle de Salsipuedes,* mucho antes de que vengan chinos a la ciudad y nazca la *leyenda* del barrio chino. No lejos de Salsipuedes (viva y bulliciosa calle actual, próxima al Mercado) se levanta por entonces el fuerte de San Carlos.

La nueva Panamá inicia su vida de fortaleza de la Mar del Sur como pieza capital de un sistema defensivo del Istmo de Panamá consistente en castillos y fuertes situados así: uno, en la entrada del Río Chagres (Castillo de San Lorenzo); varios, en la bahía de Portobelo (Castillo de San Felipe Todofierro, de Santiago de la Gloria, de San Fernando, de San Jerónimo y de San Cristóbal); los fuertes de Chepo y los del río Trinidad, afluente del río Chagres, utilizado para las comunicaciones y transportes transístmicos. Las rutas siguen siendo las mismas: el Camino Real, que va de Panamá a Portobelo es camino terrestre; el camino terrestre que lleva al embarcadero de Cruces, continúa por el Río Chagres abajo para salir al Caribe, y por mar, alcanzar la bahía portobeleña. Con estos y otros que se hacen en el Siglo XVIII, (como el de Panamá a Gorgona y el de Panamá al Desembarcadero del río Trinidad) se enlaza la ciudad nueva para proseguir su función comercial de *ciudad-mercado,* que hereda de la vieja Panamá. Es curioso señalar que el camino que va desde *Puerta de Tierra* a buscar el antiguo de Portobelo será llamado más tarde *Camino de las Sabanas* y que por él ha crecido la arteria principal de la ciudad, su nervio más vivo: La Avenida Central. "Las ciudades crecen en el camino de los burros"... Le Corbusier tiene razón.

La función comercial de la nueva ciudad es la de *mercado y puerto de tránsito y transbordo en la ruta de la plata: la plata perulera.* El puerto principal, para las naves de mayor calado, sigue siendo el insular de la isla Perico, como antaño; aunque bajo las murallas hayan surgido pequeños puertecillos: el de Manzanillos, el de los Barcos, el de las Canoas, el de los Pescadores, todos visibles en el Mapa de 1688.

Esta función comercial tiende a decaer en el siglo XVIII aunque sigan llegando los Galeones de Tierra Firme, continúen las ferias de Portobelo y la clase económica más activa, dentro de la ciudad, la compongan los mercaderes y la población negra que, como antaño también, atienden al tráfico mulero y fluvial de las recuas de Portobelo y de las canoas del Chagres. Es que la vida económica de la Monarquía de los Austrias, agonizante ya, pasa por crisis paralizadoras; es que en los dominios de Indias van surgiendo nuevos centros industriales y comerciales; es que la piratería arrecia en sus ataques, y es, finalmente, que la nueva dinastía que gobierna a España en el siglo XVIII trae módulos nuevos en punto a la

lano de la forma en que quedó fundada la Nueva Ciudad de Panamá. Fecha del plano: 1675. (Original en el Archivo General de Indias. Sevilla. España).

Plano de la Ciudad de Panamá y sus fortificaciones. Fecha del plano: 1675. (El origina
se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla. España).

vieja organización del comercio con Indias. Y todas estas fluctuaciones van preparando la decadencia y el letargo de la ciudad de Panamá. Que ya se acerca.

Y por si era poco, el día de la Candelaria de 1737 un gran incendio, un feroz incendio, que la historia recuerda con el nombre del *fuego grande* muerde en las casas de madera de la ciudad, que queda destruída en sus dos terceras partes. "Día de la Candelaria —Víspera de San Blas— A las muchachas de adentro —Se les quemó la ciudad"... Cantan los de *afuera*, los situados en el revellín o explanada que ya se ha convertido en arrabal, con población popular numerosa que se pierde entre las huertas y huertos, hatos y hatillos que han surgido en los aledaños. Hasta la Catedral de madera pereció entre llamas dantescas... ¡Qué poema definitivo hubiera compuesto Rogelio Sinán de ver el macabro espectáculo desolador!... Y tuvo que marchar, la Catedral, a situarse provisionalmente en el corazón arrabalero y popular de Santa Ana.

"A las muchachas de adentro... Se les quemó la ciudad"...

8. *RUTA MUERTA Y ESPIRITU VIVO. LETARGO CON VARIACIONES.*

Dos siglos casi justos duró la ruta de la plata, la que enlazó por tierras asperas y mares anchos la entraña argentífera del Perú con las arcas de la Corona de España; la que de la costa limeña llegaba a Panamá, cruzaba el Istmo, se embarcaba en Portobelo, tocaba en Cartagena de Indias y luego, mar adelante, paraba en Cádiz para remontar el Guadalquivir y subir a Sevilla. Como gozne de capital importancia, la ciudad panameña cumplió su oficio de puerto de transbordo y tránsito dos siglos también. Pero...

1746.Ha subido al trono de Madrid el tercer Borbón, Fernando VI, y su coronación se celebra en todos los dominios. En Panamá también. Es el mes de Febrero. En la Plaza Mayor —la Catedral a medio construír— hay fiestas de toros y cañas. ¡Que está engalanada la Plaza Mayor!... ¡Que tiene Rey nuevo la Corona Hispana!... Y hay fiestas de toros, cañas y bailes en la Plaza Mayor, *adentro*, como hay fiestas populares en los arrabales de afuera, en el arrabal de Santa Ana. Nadie sabe —entre vino y baile— que aquel mismo año la ruta que anima y animó a la ciudad en fiestas va a morir. Como murió. La política económica de los Borbones rompe el monopolio comercial; muchos navíos pueden venir a Indias, por rutas diversas. Además allá en América del Sur se yergue y cobra vida la pampa ganadera; comienza a crecer el puerto de Buenos Aires a la vera del Río de la Plata. Y en la otra margen hace poco que ha nacido Montevideo. Un buen día, la Corona decide y manda que la ruta Sevilla-Portobelo-Panamá-Perú quede en suspenso y sea reemplazada por la ruta Buenos Aires-Cabo de Hornos, " más fácil y menos costosa para los negociantes del Perú". Aquella, la ruta centenaria, muere. Se acalla Portobelo; trajinan menos las recuas del Camino Real. Y en Panamá comienza un letargo que durará más de un siglo. Nacida por el impulso del Oriente, de las *especies* (La Especiería del siglo XVI), tornada luego puerto clave en la ruta de la plata... ¿qué destino la espera ahora?... ¿a dónde irán los mercaderes?... ¿de dónde vendrá la riqueza?...

Vista de la PUERTA DE TIERRA que comunicaba el núcleo de la ciudad fortificada, intramuros, con el arrabal.

Fachada exterior de la Catedral de Panamá.

Y por si era poco, otra vez las llamas hincan sus dientes flamígeros en la carne blanda de las casas de madera de la ciudad; es el *fuego chico* que la tuesta y consume en 1756. Las cosas van de mal en peor. Paralizada la vida comercial, quemada, en parte, llegan nuevas, *malas también*, de que el Darién rebelde constituye, sigue constituyendo, una grave amenaza... Y hay que ir a luchar contra chocóes y kunas sublevados en los entresijos fluviales del huraño Chucunaque... ¡Guerras sórdidas consumidoras de gente flaca y malicienta!... La decadencia, el letargo va en aumento. La población decrece.

Pero el espíritu no muere. Porque es, precisamente, en esta primera etapa del letargo con variaciones, cuando se cumplen funciones espirituales y culturales, reveladoras de que Panamá no ha muerto y que tiene ya una vida urbana propia; aunque los mercaderes sigan marchándose a tierras de especulación más fácil.

La Catedral, que ha ido y venido de iglesia en iglesia perseguida por los fuegos, se bendice en 1762 y se consagra pomposamente, con todos los requisitos del ritual romano, el 4 de Abril de 1796, siendo su Arzobispo Don Remigio de la Santa. Consagrada está, aunque carezca de altares definitivos, de atrio, y aunque sus pisos sean de anchos ladrillos cuadrados. Pero ese día, en una de sus torres, tañen las campanas de bronce que tuvo la Catedral antigua de la vieja Panamá. Campanas fundidas en crisoles de Toledo, a los que una reina castellana arrojara, al tiempo de su fundición, un collar de filigranas de oro hecho con oro de la panameña *Castilla de Oro*. ¡Qué bien debieron sonar el día memorable de la consagración!... No con lengua de plata, sino con acento áureo, de oro de la panameña *Castilla de Oro*...

"Fuit homo missus a Doe cui nomens erat"... Hubo un hombre enviado por Dios cuyo nombre era... Francisco Javier de Luna y Victoria y Castro. Criollo panameño, oriundo de Natá. Ha estado en la milicia; ha estudiado en el Seminario de la Catedral, ha servido en la misma Catedral donde ha puesto fé y energía para el adelanto de la construcción. Ha estado en Cartagena de Indias; y ha sido Visitador del Darién. En 1751 es nombrado Obispo de Panamá. A su costa prosiguen las obras del templo metropolitano. Pasa luego a Trujillo donde sigue levantando templos. Muere en 1777. Pero antes: ha fundado la primera Universidad de Panamá. Cuando una ciudad llega a tener un centro de vida cultural superior es verdad que se convierte, en *nervio de la historia*, como dijo Spengler y en *síntesis de la Patria*, como apuntaba Maragall. Y esta obra, no por fugaz menos significativa, justifica que hablemos del *espíritu vivo*.

El Obispo Luna, sintiendo la falta de maestros para instruír a la juventud panameña propuso a la Audiencia de Panamá que se fundasen, costeadas por sus propios bienes, tres cátedras: de Filosofía, de Teología Moral y de Escolástica, en el Colegio de la Compañía de Jesús, donde los estudiantes pudieran obtener los grados de Bachiller, Maestro y Doctor. La Audiencia comprobó la necesidad ya que, por entonces, los estudiantes panameños habían de marchar a Santa Fé, a Lima o a Quito para poder seguir estudios y lograr sus grados. Y en 1749, a principios del letargo y de la emigración de mercaderes, el Rey firma en los Jardines de Aranjuez, el Real Decreto de fundación de Cátedras. Panamá tiene Universidad, su primera Universidad. La debe a este "padre común de pobres" que fué el

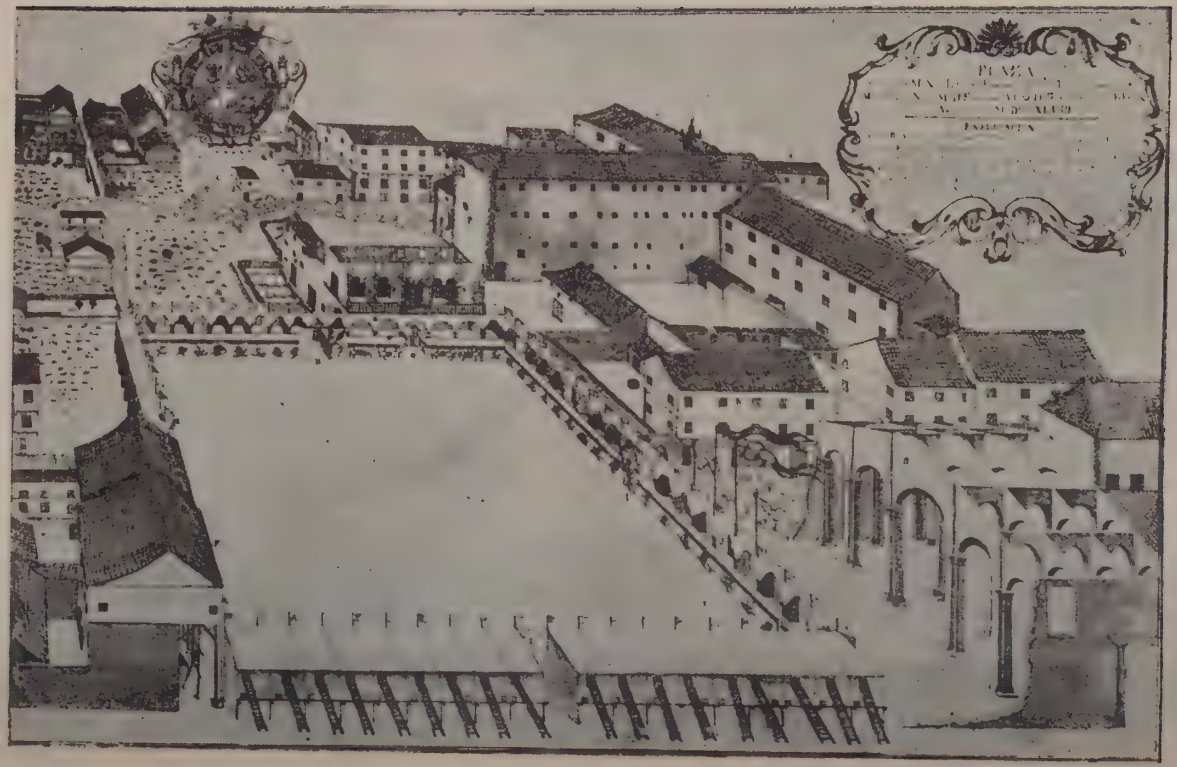
El "Altar de Oro". Iglesia de San José. Ejemplar valioso del Barroco Colonial.

Vista de las ruinas del Convento de los Jesuítas que fue sede de la Universidad de San Francisco Javier, tal como se encontraba a fines del Siglo XIX. (Las ruinas se conservan aún en la actual Avenida "A").

Vista de la Iglesia de San Francisco, antes de su restauración en el Siglo XX. (Actua Plaza de Bolívar). Un ejemplar de la arquitectura colonial panameña del Siglo XVIII (Fotografía de fines del Siglo XIX).

Vista de la nave central del Convento de Santo Domingo (actual Avenida "A"). Al fondo el famoso "Arco Chato". Un valioso ejemplar de la arquitectura colonial, en ladrillo, del Siglo XVIII.

Fachada de la Iglesia de Santo Domingo (actual Avenida "A"). Arquitectura colonial, en ladrillo. Siglo XVIII. (Fotografía de fines del Siglo XIX).



Plano de la Plaza Mayor de la Ciudad de Panamá donde se celebraron corridas de toros, comedias y máscaras en Febrero de 1784, para celebrar la proclamación del Rey Fernando VI. (El original se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla. España. Copia en colores en el Museo Nacional de Panamá).

ilustre panameño de Luna y Victoria y Castro.

Y que el espíritu crece lo acusan claros varones que, por estos años también, han nacido o vivido en la ciudad, ahora mercado en decadencia. Es Don Manuel Joseph de Ayala, consejero del Supremo Consejo de Indias, "el más destacado jurista indiano de su época"; es don Sebastián López Ruíz, médico y naturalista que labora en Nueva Granada y en Portobelo; es don Víctor de la Guardia y Ayala, cuya tragedia en verso, "La Política del Mundo"... es la primera pieza teatral escrita y representada en Panamá" (Rodrigo Miró).

1790, Panamá, la ciudad, contiene poco más de 7,000 almas; "va cada día en mayor decadencia y disminución... no habiendo comercio, ni industria, ni agricultura, los mismos naturales pasan al Perú". Y sin embargo, —dice un informe de la época— los panameños "son de fino ingenio, vivos y de potencias despejadas, muy aptos para todas las ciencias y para el comercio, y aún en la gente baja y de color, se perciben las mismas cualidades". Esto, apesar del clima tropical intenso, de las fiebres intermitentes, de los catarros y dolores de costado y de las guerras del Darién de que habla el mismo escrito.

1797. Variaciones del letargo. El precursor de la independencia americana, Francisco de Miranda, propone en París la apertura de una vía de comunicación interoceánica por Panamá o por Nicaragua.

1815. Bulle el genio de Bolívar. Carta de Jamaica... "Acaso, sólo allí —en Panamá— podrá fijarse algún día la capital de la Tierra".

1814-1821. Guerras de independencia. La ciudad se reanima. La función de fortaleza —Portobelo y Panamá— se pone a prueba. Y responde. Virrey, tropas, municiones, bastimentos. Pero... los días están contados.

1821. Variaciones del letargo. "Panamá espontáneamente y conforme al voto general de los pueblos de su comprensión, se declara libre e independiente del gobierno español", dice el acta del 28 de Noviembre.

1827. Por designación de Bolívar ingenieros suecos e ingleses exploran el Ístmo para determinar la nivelación de los océanos. Se anuncia de nuevo la ruta.

1835. El Doctor J. H. Gibson, norteamericano, afirma que un Puerto libre en Panamá, punto central del Océano Pacífico, activaría el comercio mundial y especialmente el de Estados Unidos, cuyos ciudadanos son ya dueños del 60% de todo el comercio del Pacífico.

Mientras tanto, sigue el letargo, mas no la muerte. "La ciudad —se escribe en 1832— se divide en alta y baja... La más poblada es la última, llamada el Arrabal"... Tiene Colegio y tiene comercio considerable con los ingleses de Jamaica y los americanos en Estados Unidos. Se exporta por valor de 40,000 pesos anuales en perlas; "reina el espíritu mercantil" y "celebra un mercado anual muy importante". Sus cercanías están plantadas de bananos, naranjos, higueros, tamarindos y cocoteros...

Y mientras el letargo prosigue, con variaciones, va a comenzar la lucha de las rutas por el Canal.

La ruta está muerta... pero el espíritu vivo. Se acerca un nuevo ciclo.

Nuevos Ciclos.
La Ruta Panamá.
El Canal Francés.
Hacia la Nacionalidad.
Despertar Político.
Conciencia de Capital.

9. *LA RUTA DEL ORO. LA NUEVA "RUTA PANAMÁ" AYUDA A QUE SE CUMPLA EL "DESTINO MANIFIESTO".* (1848—1869)

1846. ¡Oro en California!... Pero llegar a California desde el Este de Estados Unidos y por tierra es cosa ardua, peligrosa y lentísima en 1846. Y sin embargo... ¡Oro en California!... La marcha hacia el oeste, el destino manifiesto de los Estados Unidos, se acelera. Que a más de oro en California hay ya por los mares navegación a vapor. En 1848, mercancías inglesas cruzan por el Chagres y por el viejo camino de Cruces para alcanzar la ciudad de Panamá y enlazar aquí con rutas marítimas a vapor que marchan por el Pacífico. Inglaterra ha creado la nueva ruta Panamá. Estados Unidos percibe pronto su importancia porque tiene ya fuertes intereses en las regiones del Pacífico: Oregón y California. Estas adquisiciones e intereses hacen urgente establecer líneas de navegación regulares en el Pacífico. Marcha hacia el Oeste, destino manifiesto, oro en California. La ruta se engarza en el Istmo de Panamá. Albert Sloo y William H. Aspinwall son sus grandes animadores. Aspinwall asocia el plan de la línea marítima de Panamá a Oregón y California con un ferrocarril que cruce el Istmo. Surge el ferrocarril de Colón (puerto recién nacido) a Panamá. Durante veinte años (1849-1869) más de cien buques (*Panama Type*) sirven la ruta; durante ellos pasan por Panamá, de New York a San Francisco, más de 300,000 personas y de San Francisco a New York más de 220,000. El oro que ha cruzado por Panamá durante esta vida intensa y fugaz se estima en más de 710,000,000 de dólares (Kemble). La finalización del ferrocarril terminó con el camino peligroso y costoso del río Chagres. En Estados Unidos los anuncios gritaban "No hay que pasar ríos"... La isla de Taboga, recuperando su primitivo destino, fué la primera base para los buques de vapor al instalarse líneas de navegación regulares en el Pacífico. Hasta se pensó construír un muelle en la Isla Flamenco.

Entretanto, la ciudad recupera el ritmo vertiginoso del puerto de tránsito y transbordo para una *ruta del oro*. Toll Bidwell, un Vice-cónsul inglés, pinta así (1856), la ciudad en los días de la California:

"Vista desde el Pacífico tiene una imponente y noble apariencia. Las torres de la Catedral y los restos de las antiguas bien construídas iglesias y conventos, sobresalen intrepidamente sobre las primitivas líneas de las fortificaciones, mientras varias casas modernas las aventajan en aspecto". Calles de buen ancho, trazado regular, bien construídas y con cuidado de la ventilación... El arrabal, tan intensamente poblado como el núcleo urbano, está habitado por gentes de color. Tiene la ciudad reputación de limpia, pese a los malos desagües La población oscila entre 10 a 12,000 almas. Quedan algunas casas de piedra con patios y corrales de estilo español; pero abundan, en mayoría, las casas de madera de dos pisos; los altos, con balcones y... para muchas otras cosas"; en los bajos hay comercios, lavanderías, secaderos y cuartos que habitan las gentes pobres. Ya la ciudad está alumbrada por petróleo, por lámparas de aceite y por velas; pero se permite tener cerdos y gallinas... freir pescado y cocinar en las calles con los consiguientes olores desagradables"...

Plano de la Ciudad de Panamá y sus arrabales. Levantado por el cartógrafo y geógrafo Tomás López. 1743-1749. (El original se conserva en el Museo Nacional de Panamá. Donativo del doctor Ricardo J. Alfaro).

Plano de la Ciudad de Panamá y sus arrabales, hasta el Cerro Ancón. Dibujado por Manuel Hernández. 1781-1785. (Su original reposa en la Bibiioteca Nacional de Bogotá. Posee copia el Museo Nacional de Panamá).

Vista panorámica de la Ciudad de Panamá, tomada desde sus alrededores. Al fondo las islas de la bahía. 1839. (Publicado por el señor Juan A. Susto. "Lotería". Nº 68. Enero 1947).

Plano de la Ciudad de Panamá, su fortificación y foso. Levantado en 1850 por el ingeniero H. Tiedeman. Leyenda en lengua inglesa. (El original se halla en la Oficina de Ingeniería de la Zona del Canal de Panamá).

Vista de la Ciudad de Panamá. Oleo del pintor francés Ernesto Charton. 1852. (Propiedad de doña María Gutiérrez de Echeverry. Publicado en "La Nación" de Buenos Aires, el 19 de Septiembre de 1937. Reproducido por el señor Susto).

Más de medio millón de hombres que pasan por esta ruta durante la California han dejado buena plata en bolsas de comerciantes y trajinantes, como han dejado memoria de algarabías y de choques en este bullicioso ir y venir californiano. No hay chico de escuela panameño que no haya quedado vivamente impresionado por el incidente llamado de la *tajada de sandía*, riña que comenzó entre un extranjero y un vendedor panameño y que se ventiló a tiro limpio, a tiros limpios, en la estación del ferrocarril, situada entonces en las afueras de la ciudad.

Epoca de la California. La ruta Panamá ha contribuído a la marcha hacia el Oeste, al cumplimiento del *destino manifiesto* que dió posesión de todo su territorio a Estados Unidos de América. De mar a mar.

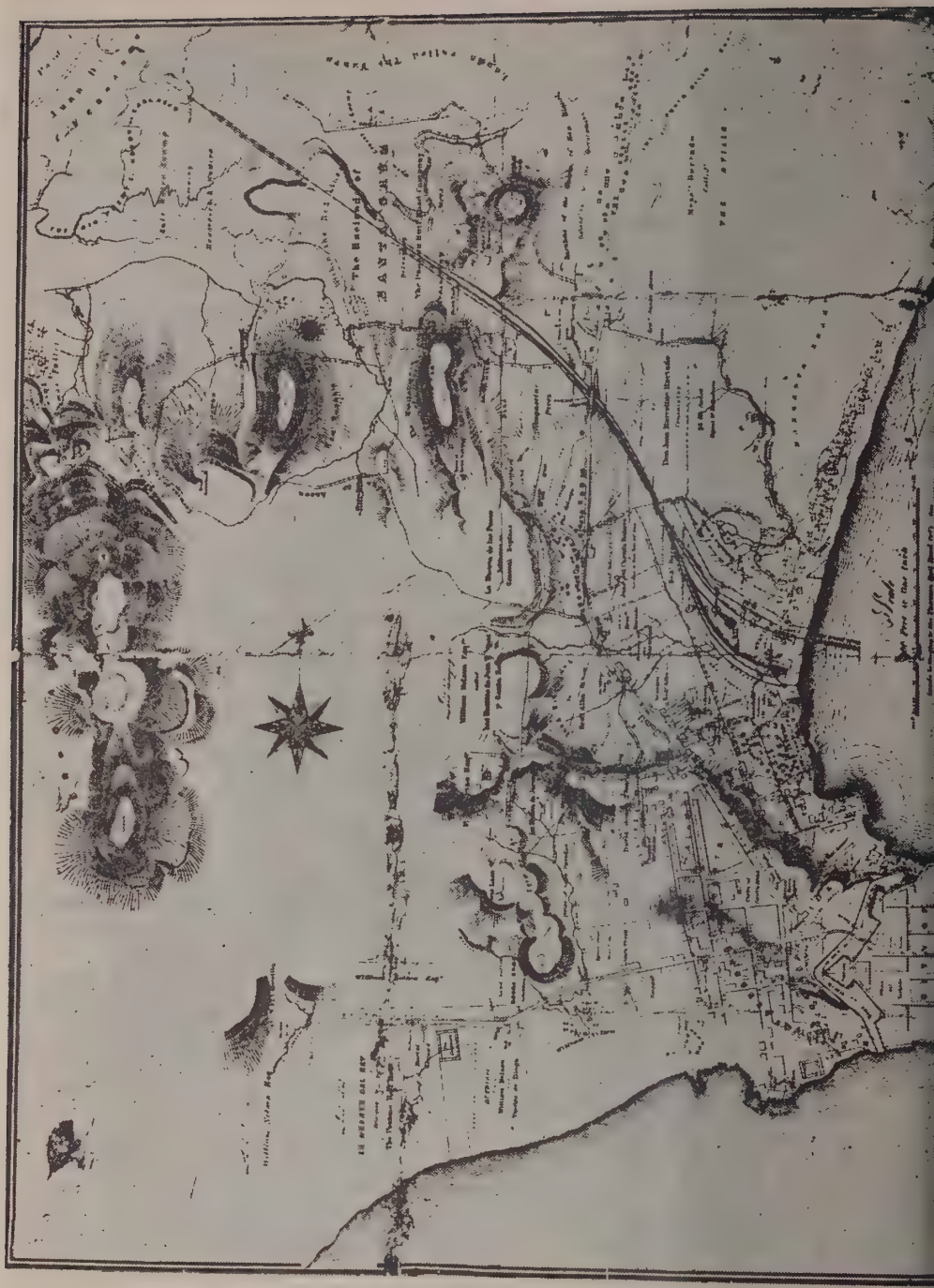
10. *HACIA EL CANAL. LOS DIAS DEL GRAN FRANCES.*

1879. París. *Auditorium* de la *Societé Géographique*. Solemnemente, un Congreso de sabios acaba de votar y de decidir, al menos por ahora, la *batalla de las rutas* que se disputan el trazado del Canal Interoceánico. Ha triunfado el Canal que deberá construírse entre la Bahía de Limón y la de Panamá. Un nuevo ciclo en la vida se decide por obra y gracia de los sabios. Un geógrafo —Levasseur— ha recomendado, pensando en los siglos del porvenir, que el Canal se parezca, *"autant que faire se peut"*, a un estrecho, y que debe hacerse un canal a nivel; el recuerdo es pertinentísimo ahora.

Al acuerdo sigue la acción. Y la acción —está claro— recae en el hombre que tiene prestigio y la confianza de París, de la burguesía francesa, de la banca internacional, del mundo entero, porque ha triunfado, inteligente y enérgico, en la obra de Suez, hecho ya un estrecho marino a nivel. Este hombre —no hay otro similar— es Ferdinand de Lesseps, a quien su contemporáneo Gambetta ha designado con el nombre justo de *le grand Francais*. El gran francés, grande de talla y gigante de espíritu, tiene 74 años cumplidos y una figura venerable y sugestiva, aureolada por la fama. La opinión francesa le sigue; la iniciativa privada, la democracia burguesa y el prestigio de la República Francesa le siguen también. "Asombrad al mundo con grandes cosas que no sean guerras", ha exclamado Víctor Hugo.

El Gran Francés levanta la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*. Prepara un golpe espectacular, impresionante: el anciano glorioso viene a Panamá; proyectos en mente, planos en mano, desatando todos los resortes del entusiasmo. Su viaje desde Colón a Panamá por ferrocarril, es una verdadera apoteosis. La ciudad de Panamá se torna contínua fiesta de más de tres días; iluminaciones, colgaduras, fuegos artificiales, revistas de tropa, paseos en barcos por la bella bahía, por las entradas del pequeñito Río Grande, que se transformará en la boca del canal marítimo. Lesseps se encarama a pié, entre hurras y vivas, por elevadas colinas. Fiesta. Saraos. El espíritu del Gran Francés impregna la ciudad. Se bendice la entrada del Canal. Se hacen saltar simbólicas piedras en las rocas de Culebra. . . donde aguardan días amargos, cuando se quiera cortar la tenaz colina. Y tras de la apoteosis, el regreso.

De nuevo es hora de técnicos, ingenieros, geodestas y contratistas. Principia un nuevo flujo de gente. El valiente esfuerzo francés comienza.



Planos de los suburbios de la Ciudad de Panamá. Representa las tierras pertenecientes al Gobierno, al Ferrocarril de Panamá y las huertas y haciendas situadas entre la Ciudad todavía amurallada y el Cerro Ancón. (1855).

De 1880 a 1884 las cosas van normales; las dificultades se inician en el período del 85 al 87; la crisis corre del 87 al 88; la *deblacle* y el escándalo sobrevienen en el 88 y el 89. Historia agitadísima de la ciudad panameña. Panamá y Colón cobran una actividad insospechada; el comercio aflora como por ensalmo; surgen los pequeños contratistas. La mano de obra es problema capital; descontando el indio se piensa en el chino; pero éste busca acomodo en el pequeño comercio urbano. El negro tiene la ventaja de su inmuunidad contra la fiebre amarilla, el azote gravísimo; más el negro de las Antillas francesas, el martiniqueño, es un mediocre trabajador, es pretencioso y politiquero. Se vuelve entonces la vista al negro jamaicano, en el que se recluta la principal mano de obra, gran parte de la cual precipitará en las ciudades.

Los técnicos franceses trabajan con ardor: Dingler, Boyer, Bunau-Varilla y una legión de ingenieros capaces. Pero el trópico todavía indomado tiene reservas temibles para la gran batalla que se plantea. El clima ardiente, las tremendas lluvias, la fiebre amarilla, la malaria, son fuerzas poderosas que consumen, a diario, que diezman y esquilman a los técnicos blancos. En pocas semanas, Dingler, el activo Director de los trabajos, ve morir a su esposa, su hijo, su hija y el novio de su hija; en menos de un mes perecen veinte y siete jóvenes ingenieros que preparó con esmero *L' Ecole de París*. Un día el cónsul británico en Panamá, Sir Claude Coventry Mallet, parte con una expedición de veinte hombres a reconocer el alto Chagres; los veinte enferman, mueren diez y regresan sólo a la ciudad el Cónsul y un ingeniero. Convienen en almorzar, al día siguiente, en casa de Sir Claude. La hora llega y el ingeniero no aparece y cuando el Cónsul acude al Hotel Central, le informan que aquella misma mañana había muerto el ingeniero. Los episodios de esta ruda batalla entre el trópico y el hombre continúan. La naturaleza está triunfando. Se cuentan a veces cuarenta muertes diarias y el Hospital establecido en el Cerro Ancón no da abasto como tampoco lo da el Hospital de reposo establecido en la dulce y atemperada isla de Taboga. Y es que si la ingeniería está preparada, la ciencia médica de entonces no ha logrado descifrar los puntos vulnerables por donde atacar a los aliados del Trópico: la fiebre amarilla y la malaria.

Los trabajos prosiguen. En la ciudad bulle una vida agitada y febril, sobra la actividad súbita de las ciudades mineras de oro; corre el dinero, el champagne, el alcohol, las mujeres, el lujo. Pero también surge el hacinamiento. Se levantan construcciones nuevas que traen y conservan el estilo parisino; el Gran Hotel, se emplaza en la Plaza Mayor, donde se ubica también el edificio de la *Compagnie Universelle*, el mismo que alberga hoy a los Correos Nacionales y, en sus altos, al Ministerio de Educación. Casas ricas —la famosa *folie Dingler* entre otras— se levantan en el centro de la ciudad y en sus aledaños; muchas tienen aire y estilo colonial francés, que se delata en los trabajos de hierro de sus enormes balcones.

La elegancia francesa prende en la alta sociedad en este período en que la población urbana se duplica y llega a 24,000 almas. El elemento panameño, que cuenta ya con mentalidades vigorosas, crece también numéricamente. Y entre tanto agitado vaivén, la ciudad afinca el espíritu de lo *panameño*, pese a su galvinismo francés. La ciudad camina más firme y segura, como el *protofenómeno* de la vida panameña, hacia la *síntesis de la patria*.

Vista de la Ciudad de Panamá contemplada desde las faldas del Cerro Ancón. Oleo del pintor francés William Leblanc. (Su original se quemó probablemente en el incendio del barrio de Malambo, ocurrido en 1908, según opinión del señor Susto).

lano de la Ciudad de Panamá, fechado en 1886. Leyendas escritas en lengua francesa. in dato de autor. (Publicado en el "Directorio de la Ciudad de Panamá", editado por Francisco Posada en 1898).

Antigua fachada del Cementerio de la Ciudad de Panamá. Un ejemplar arquitectónic de principios del Siglo XIX. (Foto de fines del Siglo XIX).

El antiguo cuartel de Chiriquí. (Actual Plaza de Francia, muy transformada). (Fotografía de finales del Siglo XIX).

Cuando la *debacle* y el escándalo llegan—escándalo que es cosa de París y de la política francesa, que germina y madura en París y que lleva, injustamente, el sobrenombre del *escándalo de Panamá—;* cuando la buena estrella del Gran Francés se hunde, la ciudad sufre los efectos de estas cosas que pasan en París. Y cuando todo se haya ido y fracasado; cuando muera el Gran Francés; cuando la obra quede paralítica y vencida por el Trópico y por la resistencia invencible entonces del Corte de Culebra; cuando—mas luego—una nueva técnica y una mejor economía venzan y doblegen al Trópico y al Corte de Culebra, la ciudad, agradecida al Gran Francés y a sus bravos ingenieros muertos, sabrá rendirle culto con justicia y en la punta de la Península de la Punta, en el viejo Castillo de Chiriquí, se leventará señero y apuntador, un monumento a la Gloria Francesa: la Plaza de Francia, con su obelisco, con sus lápidas de piedra monumentales en que se cuenta la historia del Canal, desde los precursores españoles a los ejecutores norteamericanos.

11. ALBORES DE NACIONALIDAD. DESPERTAR POLITICO Y CONCIENCIA DE CAPITAL.

No son sólos avatares de la ruta los que trajinan la vida de la urbe panameña durante el siglo XIX haciéndola danzar a la deriva y al compás del ritmo que imponen ciclos históricos fugaces y extraños como la *California y la época del Canal francés.* Hay al lado de ello, y por debajo y por encima, otra función de trascendencia, más propia y peculiar y que hace de la ciudad el *nervio-motor* de la nacionalidad panameña en su albor y en su proceso de desarrollo. Nos referimos al despertar a una vida política vivaz e inquieta que tiene como meta, cada día más claramente perfilada, la independencia del Istmo. El aliento espiritual de la urbe, que se manifiesta en múltiples formas de actividad, le hace ir cobrando conciencia de capital, de cabeza y corazón del Estado que se entrevé y que, desde pronto, se siente y presiente con intensidad que aumenta cuando los años corren. La ciudad se va tornando en el meollo de esa conciencia política y juega en este juego hacia la libertad su papel y su función de elemento director. Nunca mejor que en ese proceso se la ve caminar hacia el fin exacto de *síntesis de la patria,* aunque la Patria al nacer aparezca casi casi como una Ciudad-Estado. De todos modos, la ciudad irá adelante, cualesquiera que sean la escala y las dimensiones de los hechos, como el *protofenómeno* de la cultura panameña.

La presencia y la acción de este hecho político generan una actividad urbana y cultural de jerarquía superior, que elevan a la ciudad desde su pasada y prevaleciente función de puerto de tránsito y transbordo, engarzado como articulación principal en las rutas económicas y estratégicas del mundo español, a la de cabeza—y corazón—, capital de una nación que pugna por desarrollarse, cobrar fisonomía específica y asiento entre los pueblos hechos y libres. No importa, repetimos, el tamaño de la escala ni las dimensiones particulares de los hechos en que esa función se desenvuelve. Lo importante y primario es que la función existe. Y asienta en la ciudad.

Basta señalar aquí las cimas de aquellos sucesos históricos que marcan

La ciudad de Panamá, en el Siglo XIX. Pipoteros que vendían agua por las calles (Fotografía de fines dei Siglo XIX).

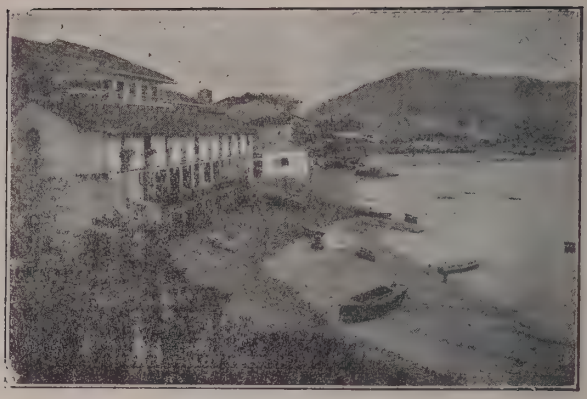
La Ciudad del Siglo XIX. La fuente de El Chorrillo que aprovisionó de agua a la ciudad ha dado nombre al barrio actual de El Chorrillo. (Fotografía de fines del Siglo XIX)

la curva quebrada pero ascendente de esta marcha política que acabó por generar la Independencia.

Se viven todavía los días agitados de las guerras de la independencia. La ciudad de Panamá ha cobrado en ellos importancia singular y estratégica, aun en los momentos en que declina la estrella de España y empieza a ponerse el sol. El Virrey de Santa Fe D. Benito Pérez la convierte en sede de su gobierno, ya que en los altiplanos de la sabana bogotana los vientos de libertad e independencia soplan con crudeza en 1812. El mismo año y el propio Virrey instala en Panamá la Real Audiencia. Soporta luego la ciudad los desplantes absolutistas del Mariscal de Campo Alejandro Hore que hacen mella en el espíritu y la carne de los patriotas panameños. Y allá por el año 1820, cuando el constitucionalismo español pone en vigor la Constitución gaditana (la Pepa) y se respira mas ancho un corto período de libertad, la ciudad alumbra en su seno el primer papel periódico (*"La Miscelánea"*) por cuyas letras de molde circulan, mas o menos velados, anhelos patrióticos. Asoman tendencias nacionalistas que viven en la atmósfera propicia de los clubs y sociedades políticas. Y cuando la mala estrella hispana declina en la Nueva Granada, aquí en la ciudad de Panamá, busca, enojado, un refugio el Virrey Juan de Sámano para tortura de patriotas y trabas a la libertad de prensa. Así andan la cosas, naciendo el espíritu político cuando.....

El 28 de Noviembre de 1821 reunidas en Junta de Cabildo de la ciudad de Panamá las altas autoridades civiles, eclesiásticas y militares declaran la Independencia del Istmo del gobierno español, respondiendo así la ciudad al mismo anhelo que se ha manifestado diez y ocho días antes en la Villa de Los Santos, sita en el riñón geográfico de la nacionalidad istmeña, el 10 de Noviembre. En el acta solemne, que Bolívar considera "el monumento mas glorioso que puede ofrecer a la Historia ninguna Provincia americana", se hace la adhesión de las Provincias Istmeñas—adhesión espontánea, voluntaria—a la República de Colombia. Y como *DEPARTAMENTO DEL ISTMO,* con capital en la ciudad de Panamá, entra a formar parte en la confederación de la GRAN COLOMBIA junto con Nueva Granada, Venezuela y Ecuador. Es el año 1821.

Poco después, cinco años más tarde, se reune en la ciudad el Congreso de Panamá de 1826. En la austera sala que todavía se conserva en el edificio actual del Colegio de La Salle maduran sus acuerdos los representantes de la Gran Colombia, México, Perú, y Centro América, a la vista de los observadores de Inglaterra y los Países Bajos. La idea bolivariana de una gran confederación de pueblos libres que defienda el Hemisferio Occidental contra las asechanzas de la reacción absolutista hilvanadas en la Santa Alianza, rebota por las cuatro paredes de la pequeña sala en que el Congreso delibera en las calurosas jornadas que van desde el 22 de Junio al 15 de Julio de 1826. Se acuerda el Tratado de confederación perpetua y la creación de una fuerza de 60,000 combatientes (algo magnífico en 1826). Y por las paredes del saloncito de sesiones rebota también la acertada afirmación de que los orígenes del Derecho Público Americano han quedado recogidos en los protocolos que se signan en la ciudad de Panamá. La unidad y la defensa continental se han definido, con precisos límites, en una modestísima



La Ciudad del Siglo XIX. Desembarcadero conocido con el nombre de El Taller que estaba situado frente a la Casa de Gobierno. (Fotografía de 1900).

El antiguo Ferrocarril de Panamá. El patio de la estación en 1880.

habitación que todavía conserva, amorosa y con orgulllo, la ciudad de Panamá.

Y sigue la curva política en la vida azarosa del Departamento del Istmo. El espíritu nacionalista está inquieto y en su zigzagueos toca varias veces en la frontera del separtismo. En poco más de un año se asiste a dos *independencias-relámpago* que por período de breves días separan al Istmo de la Gran Colombia. Ocurre la una el 26 de Septiembre de 1830; la proclama el Comandante Militar del Istmo General Espinar y dura apenas dos meses y medio. Sucede la otra el 9 de Julio de 1831; la declara el Coronel Juan E. Alzuru y tuvo por vida cuarenta días contados. Después de una y otra el Istmo de Panamá retorna, espontánea y voluntariamente, al seno de la Gran Colombia donde permanece hasta que la confederación grancolombiana se disloca en 1832, para seguir unido luego a la República de la Nueva Granada. Por unión espontánea y voluntaria.

Estas idas y venidas que marcan los fogonazos de las *independencias-relámpago* son manifestaciones visibles del sentimiento separatista que campea por el Istmo y se concerta y vigoriza en su ciudad capital, cabeza y corazón.

Tal engolamiento urbano tiene otras muchas manifestaciones vivaces pero significativas, pese a su apariencia insignificante. Así, en 1834 se funda una *"Sociedad de Amigos del País"* que aunque por nombre y alma recuerde a sus precursores peninsulares y haga pensar en Jovellanos, por objetivo y foco tiene aquí al País y por instrumentos de pensamiento y acción a panameños preclaros: Tomás Herrera, Mariano Arosemena, José de Obaldía, José Remón y otros nombres que hoy designan, recuerdo merecido, a varias calles de la ciudad de nuestros días.

Se sufren entonces años de miseria y crisis, pesimismo que tiene acabada expresión en la frase coetánea y famosa de Rufino Cuervo: *"El que quiera conocer a Panamá que venga porque se acaba"*. Frase famosa pero nó acertada. Porque pasaba entonces, como pasó a fines del siglo XVIII y en otros momentos del letargo de la ruta, que el espíritu estaba vivo. Y que los sentimientos nacionalistas no se doblegaban a la escasez; los alentaban también el aislamiento geográfico con los centros directores colombianos.

Nada tiene, pues, de extraño que cuando la República Neogranadina atraviesa otra de sus innúmeras crisis de guerras civiles, la Asamblea Popular, que se reune en la ciudad el 18 de Noviembre de 1840, acuerde una nueva separación de Colombia, cree el *ESTADO DEL ISTMO* y coloque a su frente al notable panameño Coronel Tomás Herrera. Otra *independencia-relámpago* de tres meses de lapso y una vuelta, de nuevo, al seno neogranadino.

El brioso Coronel Tomás Herrera, más tarde Gobernador de Panamá, (1845) acomete reformas urbanas: se repara el embarcadero de El Taller; se hace un muelle nuevo; se reforman los Hospitales de San Juan de Dios y de Santo Tomás; se abre una escuela para niñas. Y entre los años de gracia de 1846 y 1848, la Bahía de Panamá presencia asombrada el nuevo espectáculo de los buques movidos a vapor que abren nuevas rutas y era nueva en el Pacífico. Este Pacífico que nació para la historia aquí: en el Istmo panameño.

La Ciudad del Siglo XIX. Fotografía de la Plaza de Sta. Ana hacia mediados del Siglo.

La Ciudad del Siglo XIX, en los días del Gran Francés. Hotel Central en la Plaza de la Catedral. 1870.

Conatos separatistas se reproducen ineficazmente en 1850 cuando ya ha comenzado el ciclo de la California y las actividades de puerto de tránsito y transbordo reaniman las funciones de la ciudad de Panamá, como las de sus caminos viejos y nuevos. El pesimismo de Cuervo (*"que vengan porque se acaba"*) se ha esfumado súbitamente por uno de esos bruscos virajes con que el destino ha obsequiado—para bien o para mal—a la urbe señera del Pacífico.

El 27 de Enero de 1855 los rieles del ferrocarril llegan a la propia ciudad de Panamá y van a morir a su pequeño muelle. Diminuto pero bravo, se ha concluído el primer *transcontinental* del mundo, que termina en Panamá. Para cumplir su parquedad de kilómetros han tenido que vencerse resistencias terribles del Trópico tórrido y enfermizo. Pero el ferrocarril está ya en Panamá y la urbe sabe de los estridentes silbatos y de los enojosos vapores de carbón. Las buenas nuevas se anuncian desde las páginas del *"Star and Herald"*, hoy centenario periódico panameño cuya edición española se llama: *"La Estrella de Panamá"* y que inició su vida en 1849. Para no interrumpirla mas. La ciudad cuenta con un órgano de expresión, por donde circularán pensamiento e ideas en ese fluír de su vida política

La función política da ahora un paso mas seguro y trascendental. Por obra y gracia de uno de los hijos mas preclaros de la tierra panameña: el Dr. Justo Arosemena. Un pensador vigoroso, un escritor pulcrísimo, un político de alto vuelo y ejemplar conducta, un diplomático capaz y sobre todo muy magnífico patriota a cuya labor y prestigio se debe la creación del *ESTADO FEDERAL* de Panamá, que el Congreso Granadino aprueba en Bogotá el 27 de Febero de 1855. El Istmo cobra casi todos los atributos de estado independiente, excepción hecha del ejército, la marina y las relaciones exteriores. Las aspiraciones nacionalistas de Panamá, disponen de cauce más amplio por donde fluír, aunque el peligro se perciba en Bogotá y alguien considere allí que éste es "el primer paso hacia la independencia".

Bajo el nuevo régimen político prosigue el ciclo de la California. Y un buen *día*, un trágico día, sucede la enconada trifulca de la *"tajada de sandía"* en que el pueblo panameño justamente encolerizado pronunció a tiros apasionados argumentos defensivos.

El Estado Federal prolongó su vida hasta 1863, ocho años, hasta que una nueva constitución colambiana, conocida con el nombre de la Constitución de Río Negro, creó los *Estados Unidos de Colombia*, uno de los cuales fué el *ESTADO SOBERANO* de Panamá. Veinte y tres años duró el nuevo *status* político (1863-1866) cuya vida presenta un sombrío cuadro de desórdenes y cuartelazos. Veinte y tres años en que el Estado Soberano tuvo veinte y seis Presidentes (más de uno por año), llegándose a dar el pintoresco caso de dos Presidentes gobernando en el mismo año (1864) y simultáneamente. Sin embargo, este régimen coincide con el ciclo movidísimo del Canal Francés..

En 1886 las cosas vuelven a cambiar. Una nueva constitución colombiana sepulta al régimen federal e instala el centralismo político. El Istmo de Panamá queda convertido en simple *DEPARTAMENTO DE PANAMÁ* que depende directamente del gobierno central, en la lejana y empinada Bogotá, y administrado por leyes especiales. Oleada de descontento sacude los sentimientos nacionalistas de Panamá. "Las tres cuartas partes de los

La Ciudad del Siglo XIX. Antigua Iglesia del barrio de Balambo. 1880.

La Ciudad del Siglo XIX. Iglesia del Convento de San Juan de Dios. 1880.

habitantes del Istmo desean la separación y la independencia", afirma en- onces (1866) Thomas Adamson, Cónsul de Estados Unidos. Y añade: "Con toda seguridad se rebelarían si pudieran procurarse armas y tuviesen a seguridad de que los Estados Unidos no intervendrían".

Instituciones y servicios urbanos de nueva creación se registran por stos años. Se funda el Cuerpo de Bomberos (1887) para combatir los azo- es de fuego que con insistencia diezman a la urbe. El alumbrado eléctrico nace tímida aparición (1888). Nace el Colegio de Balboa (1888). En fecha significativa, 12 de Octubre de 1892, se inaugura la "Biblioteca de Colón" bajo los auspicios del Consejo Municipal. Poco después se restablece a Escuela Normal de Señoritas (1896) que creó mucho antes (1897) el be- nemérito propulsor de la Instrucción Pública Don Manuel José Hurtado, a quien se debe también la Escuela Normal de Varones (1872) y algunos otros colegios. La misión educativa, función específica de toda ciudad, ini- cia siembra fecunda.

Cuando la débacle llega y el escándalo de Panamá estalla con la quie- bra de la Compañía Universal del Canal, la ciudad reacciona y envía a la distante sabana de Bogotá una comisión para que gestione del gobierno co- lombiano prórroga que permita proseguir la obra del Canal.

El desaliento de la ciudad, y mas que el desaliento el enojo, pudo pal- parlo el Dr. Esguerra a su paso por ella. "Siempre ha existido en el Istmo —escribe en 1898—, mas o menos velada, la idea de la independencia que se aviva en todo malestar que pueden atribuír al gobierno central".

La *débacle*, el nuevo impacto de la crisis del Canal francés y la desa- zón derivada por el espíritu seccesionista sacuden la ciudad. "El estado de ncuria—anota Camacho Roldán—puede juzgarse por el hecho de que no enía ni tiene agua potable, con excepción de la de lluvia, y de unas fuentes distantes de la ciudad, escasas y mal conservadas; carece de cloacas y desa- gües, de jardines y paseos y el antiguo enlosado de las calles está casi des- ruído, lleno de hoyos y fangales". "Agua potable..... albañales..... mercados públicos aseados..... teatros y lugares de distracción..... hos- pitales y cementerios bien mantenidos..... todo eso está por crear en Colón y Panamá". Pero..... —apunta el mismo observador— los restos perfectamente republicanizados de las antiguas familias españolas son nu- merosos y distinguidos por su inteligencia y cultura". O lo que es lo mismo, a ciudad cuenta ahora con un élite inteligente y culta, con un pueblo y con a experiencia que deriva de algunos decenios de funciones políticas; re- quisitos indispensables para intentar el salto definitivo a la misión de capi- al de Estado.

El incendiado apasionamiento de las luchas políticas en Colombia, a a que el Istmo está engarzada, tuvo a finales del siglo XIX una crisis mas que generó en terrible guerra civil, larga y enconada. Al Istmo tocó papel principal en esta *guerra de los mil días*. En 1900 la *revolución*, esto es, las huestes liberales alzadas en armas, ha dominado casi todo el espacio pobla- do y activo (el ecúmene político del Istmo) y en marcha triunfal, que rrancando de la tierra chiricana sigue por la veraguense y coclesana, lle- a a los aledaños de Panamá. Vínole entonces otra prueba de sangre y uego. Los ejércitos de la revolución atacaron la ciudad el 24 de Julio li- rándose un encarnizado combate en los alrededores del antiguo puente

La Ciudad del Siglo XIX. El Pozo de La Trinchera. Otra fuente de agua. 1899.

La Ciudad del Siglo XIX. El abastecimiento de agua. Vendedor callejero ambulante.

de Calidonia, que hoy queda casi en el centro matemático de la urbe que ha crecido. La jornada gastó con dispendio vidas generosas y apasionadas. Resistió con tesón su defensor, el Jefe conservador General Albán, hasta que el armisticio y la capitulación del 26 de junio dieron fin a la dura prueba. Bautismo de sangre cumplido por el hecho de su función de capital que tuvo su prolongación en aguas de la Bahía donde barcos de ambos bandos se acometieron con furor. Y en aguas de la misma Bahía se dió fin a la prolongada guerra de los mil días cuando el 21 de Noviembre de 1902 representantes de liberales y conservadores firmaron el Tratado del "Wisconsin", buque norteamericano de este nombre.

Exhausta y agotada, pero con el espíritu afinado y muy alerta, entra la ciudad en el año decisivo de 1903. El 22 de Enero se firma en Washington el Tratado Herrán-Hay en virtud del cual Colombia convino en conceder a Estados Unidos de América una zona de diez kilómetros de ancho en el Istmo de Panamá para la construcción del Canal, por término de cien años prorrogables. La tensión en Panamá es grande. La firma del Tratado y su posterior ratificación son cuestiones que la afectan profundamente. El 15 de Mayo en la Plaza de Chiriquí (actual Plaza de Francia) es fusilado el General Victoriano Lorenzo, esforzado guerrillero de la revolución liberal que se batió con denuedo en la montaña coclesana. El nerviosismo y la tensión aumentan. Un periódico liberal ("El Lápiz") desliza algunas protestas contra las autoridades colombianas con mando en plaza. Respuesta: el asalto a su imprenta y el aprisionamiento de su cuerpo de redacción (25 de Julio). El nerviosismo y la tensión, agudizadísimos, aumentan y aumentan. El liberalismo panameño siente que carece de libertad, de seguridad y garantías. Y la tensión y el nerviosismo aumentan. Y por si era poco, llegó la noticia decisiva: el 12 de Agosto el Senado de Colombia rechazó (con el voto en contra de congresistas panameños) la aprobación del Tratado Herrán-Hay. Con lo que se *"colmó en Panamá la copa del descontento"*, escribe el historiador E. J. Castillero. Lo que sigue es cosa bien conocida. La ciudad ha llegado a ser la *síntesis de la patria*. Una Junta revolucionaria entra en acción respaldada por un sentimiento popular definido.

La tensión es máxima hasta que desemboca en la memorable jornada del 3 de Noviembre de 1903 con la declaración de la Independencia de Panamá. "Al fin, después de cuatro intentos, todos frustrados, el pueblo panameño pudo afirmar su independencia" (Castillero). Hecha la *síntesis de la patria*, la ciudad dijo su palabra trascendental.

La Ciudad del Siglo XIX. En vísperas de la Guerra de los Mil Días. El Paseo de Las Bóvedas fortificado con artillería. 1899.

En Vísperas de la Independencia. Antigua Estación del Ferrocarril de Panamá antes de 1903.

La Ciudad Capital

12. *LA CIUDAD CAPITAL.*

3 de Noviembre de 1903. En los ámbitos de la antigua Plaza Mayor, que luego se llamará con razón Parque de la Independencia, resuenan estas graves palabras nobles: "Al separarnos de nuestros hermanos de Colombia, lo hacemos sin rencor y sin alegría.... Entramos a formar entre las naciones libres del mundo, considerando a Colombia como nación hermana.... por cuya prosperidad hacemos los más fervientes votos...."

La República ha nacido. Sin rencores.

La ciudad, por obra y gracia de su propia conciencia, de su propia voluntad y de su propia responsabilidad amanece el 4 de Noviembre capital de la República de Panamá.

El destino está cumpliéndose. Pueblo independiente. País cuya propia entraña que será tajada *"para que el mundo se una"*. Va a llegar el Canal.

Acometen la empresa los Estados Unidos de América, pueblo juvenil cargado de técnica, pujanza financiera, energía y una ciencia médica que conoce ya el talón de Aquiles por donde atacar y vencer a los ejércitos mortíferos con que el Trópico, invencible, humilló al tesonero francés. La campaña de saneamiento cunde activa por el Istmo atendiendo de modo especial a las ciudades de Panamá y Colón. Labora, eficaz y vigilante, la figura del Coronel Gorgas.

Resulta difícil resumir el desarrollo rapidísimo de la ciudad en el período que arranca en 1904.

Antes de presentar un pequeño noticiero de la vida urbana, en su función de la ciudad capital, vamos a examinar el plano de Panamá dibujado finamente por Bertoncini en 1904. El núcleo urbano es el mismo que trazaron los urbícolas de 1673: Don Antonio Fernández de Córdoba y Mendoza y los ingenieros Betin y Ceballos. Cierto que la muralla ha sido derruída hace tiempo (por Ley de 11 de Octubre de 1856) y que por el viejo *Camino de las Sabanas,* (*"las ciudades crecen en el camino de los burros"*; recordamos otra vez a Le Corbusier), se va formando la arteria que lleva a la estación del ferrocarril, tan distante entonces, tan céntrica hoy. Ha sobrepasado "La Quebrada" (cerca del actual Banco Nacional), la Balizada, la Trinchera y salva la línea férrea por un puente. Puente de recuerdos violentos; donde se ha reñido dura batalla en la intensa guerra de los mil días. El Barrio de Santa Ana y Malambo presentan ya calles trazadas, su parque de Santa Ana, inquieto y avizorante.... Hacia el

Cerro Ancón, está el Cementerio Católico, huertas, el Cementerio Chino . . . . ; y más allá la fuente del Chorrillo, de donde mana el agua que bebe la ciudad desde 1673. Por las laderas del Cerro Ancón, el viejo Hospital francés y otras casas del mismo tiempo . . . . Empastando el paisaje suburbano, que mira al "idolatrado Ancón", hay huertas, hatos y hatillos. Y hacia las costas de la bahía, huertas, ciénegas y anegadizos, tras de los cuales se advierten casucas provisionales en los suburbios de Trujillo y de Guachapalí. Mas hacia el norte . . . . sabanas, monte, el "parque tropical", atrevido y áspero . . . . el monte . . . . "puro monte" . . . .

Tal es, en sus grandes rasgos, el pequeño paisaje urbano que vió amanecer el 4 de Noviembre de 1903, primer día de *ciudad capital de Estado*.

FASES DE DESARROLLO.

La construcción del Canal. 1904-1915. Los límites de la Zona del Canal imponen una marcha obligada: ciñéndola por el oeste, la fuerza a desarrollarse rodeando a la Bahía, saltando la estación férrea y a seguir por el *camino de las Sabanas* hacia el núcleo madre de la primitiva Panamá. La ciudad queda como centro urbano, apendicular y satélite de la Zona del Canal. Su función portuaria, deficiente siempre pasa, a la Zona donde se construye un magnífico puerto: Balboa.

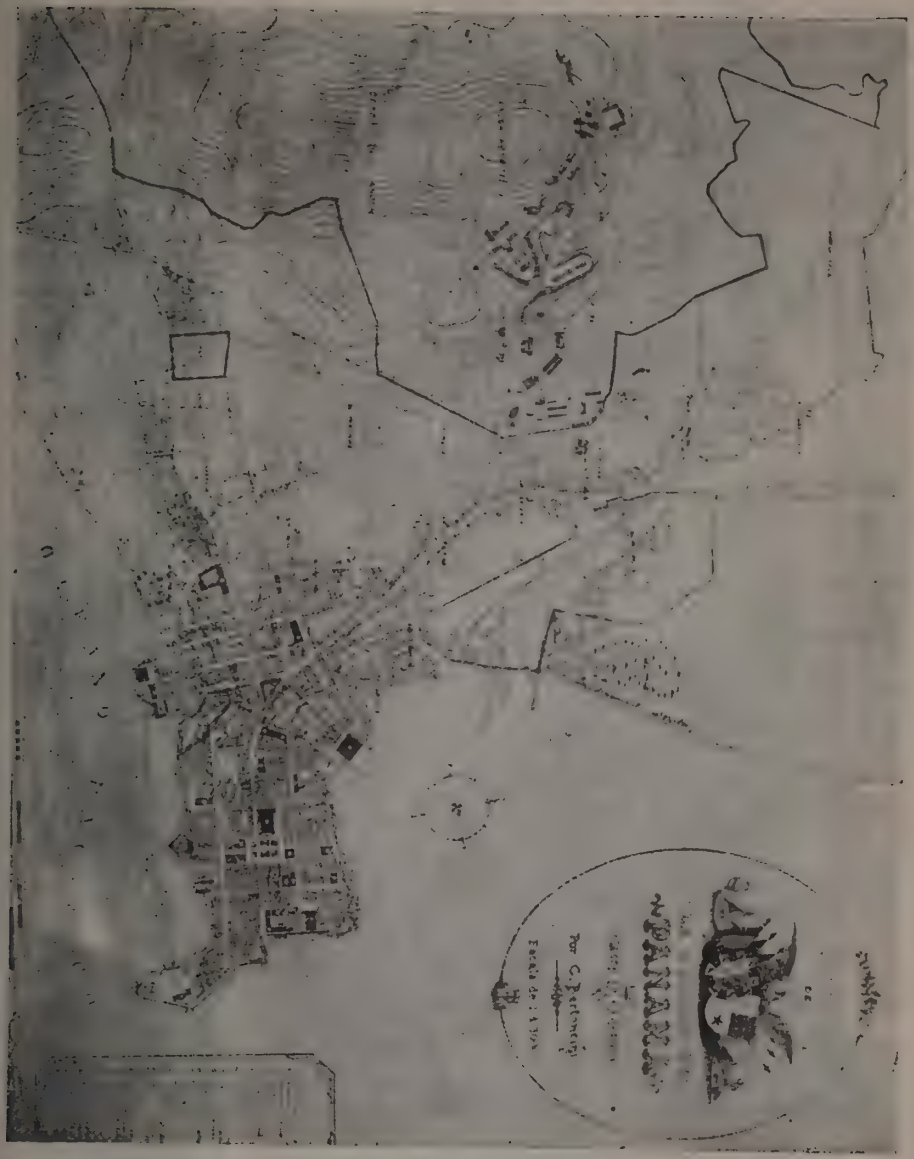
Entre tanto, las obras del Canal repercuten en la ciudad y estimulan su crecimiento. En el orden higiénico se vence la fiebre amarilla; se le aprovisiona de agua del río Chagres, excelentemente purificada en la planta de Miraflores, y se construye el acueducto que la lleva a la ciudad, casa por casa. Cesan los *aguadores* que traían en pipotes el agua del Chorrillo. La mano de obra que la construcción del Canal exige es inmensa: más de 8,200 españoles, unos 2,000 italianos; 1,100 griegos; 1,500 colombianos y más de 30,000 antillanos acuden a la labor. Muchos de ellos buscarán, pasado el trabajo, asiento y acomodo en la ciudad. Los barrios del Chorrillo, el Marañón y Calidonia crecen súbitos, provisionales, como campamentos de casas de madera que cada día se repletan de mas gente. Un impacto étnico penetra dentro de la cultura urbana: el antillano del Canal.

La ciudad sigue creciendo, veloz, por el camino de las Sabanas que hoy lleva el nombre de Avenida Central. Tendrá su tranvía eléctrico que irá hasta la Estación, para correr, después, por el propio camino de las Sabanas.

Entretanto y además, la República y sus Gobiernos se afanan en dotar a la Capital de indispensables albergues materiales para las nuevas funciones políticas, judiciales, educativas, sanitarias, policíacas. Y se levantan Palacios y edificios públicos que tienen ubicación en el corazón de la urbe.

Hay un gobernante, un gran estadista, que quiere afianzar el nombre de la Patria y estimular el desarrollo urbano, que exige mayor espacio y tierra nueva en que posar. Es el Dr. Belisario Porras, quien inaugura la Exposición Internacional de Panamá en 1915, instalada en los terrenos que conservan el nombre de La Exposición, hoy barrio residencial.

Las clases ricas darán un salto, por sobre los barrios todavía suburbanos, de la Estación, del Marañón, de Guachapalí y Calidonia hacia el nuevo Ensanche. La ciudad madura.



a Ciudad Capital. Plano de la Ciudad de Panamá levantado por don Carlos Bertoncini. 1904. (Original propiedad de la señora Esther Neira de Calvo).

Plano de Panamá y suburbios, comprendiendo La Exposición. 1915.

Plano de la Ciudad de Panamá dibujado por el ingeniero Alfonso Lavergne en 1928. Obsérvese el desarrollo parcial de los barrios de La Exposición y Bella Vista. (Original en la Oficina de Seguridad de Panamá).

Desarrollo y crisis. 1915-1939. Coincide, en líneas generales, con intervalo que media entre las dos grandes guerras mundiales. Contin creciendo la población con ritmo mucho más acelerado que el de sus co trucciones y viviendas. El promedio anual de aumento se estima en m de 30 personas por cada mil. Las viviendas escasean; las rentas de inq linato se elevan en forma tal que se asiste a graves conflictos (1925-193 Los barrios de Santa Ana, Chorrillo y Calidonia hacinan su congesti humana en forma alarmante, con merma peligrosa en sus condiciones giénicas y de su bienestar social. Véase en el Mapa de densidad de pob ción que fué levantado con los datos del Censo de 1940. Durante esta m ma fase, continúa la emigración de las clases ricas, las antaño de *adent* hacia los nuevos barrios residenciales: La Exposición, Vista del Mar Bella Vista (la de las calles ondulantes vestidas con palmeras reales), Cresta.... Siempre camino hacia el norte.. ..Más allá, en el área su urbana, o Extrarradio de la ciudad, van naciendo pequeños poblados colonias satélites: San Francisco de la Caleta, La Carrasquilla, Pue Nuevo de las Sabanas, Río Abajo, Vista Hermosa.... Todo esporádi genético, sin que una planificación urbana gobierne y dirija este rit de crecimiento acelerado.

La acción oficial se deja sentir a través de nuevas instituciones y e ficios públicos, hermosos algunos: es el Hospital de Santo Tomás, es Archivo Nacional, entre otros. La ciudad cristaliza como *síntesis de patria.* La ciudad marcha. Es ya el *protofenómeno* de la cultura pan meña enriquecida cada día con nuevos elementos valiosos.

Esta fase de crecimiento coincide y se hace posible por el rápido d arrollo del automovilismo; en 1939, Panamá cuenta con más de 12,0 vehículos de motor, que plantean agudos problemas de tránsito.

Guerra y Post-guerra 1940-1947. 1º de Septiembre de 1939; cañones hacen sonar el argumento de la metralla en los campos de Euro En el Aula Máxima de la Universidad Nacional, donde están reunidos Cancilleres de toda América, se suscribe la "Declaración de Panamá", q crea una zona de seguridad en torno al Continente Americano. La so bra del peligro bélico palpita en América.

La alerta tiene prontas repercuciones en la Zona del Canal, línea vi de la defensa de Estados Unidos y de América. El Congreso de Washingt vota una amplia partida para comenzar el tercer juego de exclusas, q ensanchará el Canal. En 1940 comienzan los trabajos. La actividad, elemento obrero, las empresas y contratos bullen de nuevo y rebotan Panamá, "llave misteriosa que abre y cierra las puertas del milagro d oro". (Santos Chocano). La población aumenta y la escasez y carest de viviendas alcanzan cimas insospechadas.

La tensión de pre-guerra late en el Istmo y en la ciudad. ¡Qué avent ras extrañas verdaderamente novelescas e ignoradas, deben haberse des rrollado durante esos meses en el ir y venir ajetreado de la urbe panameñ Y al fin.... la traición de Pearl Harbor. Durante días la ciudad vi momentos de tensión indescriptible. Las noches con sus absolutos obsc recimientos los hacen más crudos. La defensa del Pacífico gravita, en s mayor parte, en el Canal y en el Ismo de Panamá. En él se alumbró gran océano y él tomó parte en la colosal batalla marítima, la más gran de todos los tiempos, por el dominio de la gran mitad marina del planet

sta aerea del núcleo primitivo de la Nueva Ciudad de Panamá fundada en 1673. En primer término la Península de la Punta con la Plaza de Francia.
(Fotografía de 1944).

Fotografía aérea de parte de la Ciudad de Panamá. En primer plano el cruce de Calidonia.

Vista de la Ciudad de Panamá, tomada desde la pequeña altura de La Cresta. Al fondo se advierte el núcleo primitivo fundado en el Siglo XVII.

El destino de Panamá: destino de cara al Pacífico. Y así como aquí aprendieron descubridores y exploradores a descubrir y a explorar, posiblemente aquí tuvieron también entrenamiento y capacitación los ejércitos qùe llegaron a Okinawa y entraron en Tokio. Este hervidero de la gran fortaleza se refleja en la urbe panameña de los días de la guerra. Otro ciclo de abundante dinero. El año 1943 señala el ápice de población concentrada, congestionada en la ciudad, mientras los depósitos bancarios acumulan millones. No todo es beneficio. La guerra impone sacrificios que Panamá "cumplió con discreción de vecina y amiga, en la común defensa que sustenta de buena fé y de buen humor", escribe por entonces Don Armando Solano. Falta la gasolina, faltan las llantas, faltan los vehículos, sobran los peatones y un asiento en un *bus* se considera regalo gustoso. Construír casas y viviendas es empresa ardua durante la guerra, pese a la demanda apremiante y a lo pingüe del negocio.

Sin embargo, desde 1940 comienza a despertarse una nueva preocupación. Brunner prepara en ese año un Plan Regulador de la ciudad. Poco después un grupo joven de profesionales preparados —arquitectos, urbanistas, ingenieros—, agita la cuestión en sus aspectos técnicos, sociales y estéticos. El espíritu de la ciudad, tomando cuerpo, se torna sobre la ciudad misma y aspira a ordenarla, modernizarla, embellecerla y ayudarla a buen crecer. Amén de resolver, entretanto, el problema de la vivienda de las clases pobres, cuyo hacinamiento en los barrios populosos del Chorrillo, Malambo y Marañón, alcanza proporciones mayúsculas. En este ambiente y bajo el signo de tales problemas se crea (1944) el Banco de Urbanización y Rehabilitación para solucionar el problema de la vivienda popular, la urbanización de las áreas urbanas y suburbanas y la rehabilitación de los sectores que es preciso reconstruír para ponerlos a tono con la salubridad, el ornato y la seguridad públicas.

En sus primeros estudios descubre el Banco que una Manzana de Malambo tiene una densidad de población del tipo de un rascacielos, aglomerada en casas de dos pisos (Publicación Nº 1 del Banco). La juvenil institución ha levantado grandes casas de viviendas populares, implanta un generoso sistema de préstamos a familias de escasos recursos para construir su vivienda propia y acomete el gran proyecto de la ciudad-satélite de Vista Hermosa que dará cabida a más de 5,000 personas. En esta política de construcciones, que los gobiernos estimulan, colabora con intensidad la Caja de Seguro Social, otra institución nueva, nacida en esta fase de la vida urbana y que señala un avance en sus funciones.

Que la ciudad capital ha llegado a ser *síntesis de la patria* lo refleja la preocupación que desde ella comienza a sentirse hacia el campo interiorano de la República. Para que no sea "una cosa distinta de la montaña solitaria, ni del llano risueño y cultivado, ni de la pequeña población activa, ni del yermo miserable.... para que reciba la vida de todo ello y le dé alma y sentido". No es de extrañar que el espíritu promotor de cultura, partiendo de la ciudad vaya al campo y plante en Santiago de Veraguas una magistral Escuela Normal de Maestros; ni extrañará que los partidos políticos vuelvan su mirada hacia el agro panameño y a los problemas del

Primera casa de inquilinato construída por el Banco de Urbanización y Rehabilitación en la Ciudad de Panamá (Calles 22 y 25). 1945. En su planta baja están instaladas

campesino. Y en los primeros años de la post-guerra, el capital salta en busca de urbanizaciones retiradas y enclavadas en las alturas, en busca del descanso climático que reclama la ciudad tropical. El espíritu y el trabajo urbanos van plasmando en las montañas cercanas y lejanas: El Valle, Altos de Campana, Cerro Azul, son tentáculos de la ciudad que se hincan en colinas refrescantes y le dan "alma y sentido", a cambio de reposo y frescor.

Pero donde se manifiesta más vivo y vigoroso este impulso motor de la ciudad es en la *élite* intelectual con que ya cuenta. "El núcleo intelectual (vió don Armando Solano) de humanistas, profesores y críticos, no inferiores, guardadas las proporciones de población, al de otros centros americanos y, a veces, superior en la originalidad de la obra, quisiera convertir a Panamá en una base activa de colaboración internacional.... Conoce de sobra la senda por donde Panamá llegaría a su destino.... Recoge con emoción los recursos de la época gran colombiana y no ha olvidado que pertenece, por derecho imprescriptible y propio, a la constelación de naciones bolivarianas".

Para terminar, parécenos indicado recoger los datos más necesarios sobre la dimensión alcanzada por la Panamá novísima. Su Radio urbano (que llega por la Carretera de las Sabanas, hoy llamada Vía España, hasta pasado el Hipódromo de Juan Franco) es poco más de siete kilómetros cuadrados, dentro de la cual se calculan que existen unas 127.000 almas (112.000 contó, aproximadamente el Censo de 1940 arrojándo una densidad de población de 15,700 habitantes por kilómetro cuadrado).

Está dividida en cuatro barrios administrativos: San Felipe, Santa Ana, Chorrillo y Calidonia, cada uno con sus características propias, económicas, sociales y culturales.

San Felipe abarca el Núcleo primitivo de la ciudad fundada en 1673; es, diríamos, la ciudad colonial, el *adentro* de los siglos XVII XVIII, que sube a buscar el Parque de Santa Ana, el viejo arrabal, el *afuera* de otros tiempos. Conserva la estructura y los monumentos históricos más importantes de la ciudad antigua, donde vive más del 10% de la ciudad (unos 40,000 habitantes) en apretada densidad (349 por hectárea), con población mestiza (59%) y blanca (34%). En su Parque de la Independencia (la antigua Plaza Mayor) arranca del Centro Comercial y de los negocios que llega hasta la Plaza 5 de Mayo.

Afuera de las murallas, en el antiguo revellín o explanada, nació en el siglo XVIII el arrabal de Santa Ana, que ha crecido y se ha desarrollado hasta constituír uno de los barrios más típicos de la ciudad. Sus 45,700 habitantes constituyen más de un 31% de la población urbana total en la que predomina el elemento mestizo, de alma popular panameñísima (56.5%), seguido por el blanco (22.5) y luego por el negro (17.2). Su espíritu inquieto se posa y vibra en el Parque de Santa Ana, "pequeña ensenada de la Avenida Central".

El Chorrillo es barrio más reciente; data de los días de construcción del Canal Interoceánico. Es el barrio más populoso y denso. Cerca de 50.000 habitantes (el 21.6% de la población urbana) se apiñan en viejas casas de madera, presentando una densidad de población de 495 por hectárea. El mestizo sigue siendo el elemento principal (61%) seguido más de cerca por el negro (25%).

La nueva Barriada de Vista Hermosa que construye el Banco de Urbanización y Rehabilitación a dos millas de la Ciudad de Panamá, a izquierda de la Carretera Transístmica. Al fondo el cerro Ancón, la entrada al Canal de Panamá y en último fondo

Calidonia tiene origen similar al Chorrillo; debe su precipitado y provisional nacimiento al elemento antillano que trabajó en el Canal a principios del presente siglo. En sus casas de madera, atestadas también, habita una población de cerca de 30,000 almas (casi el 30% de la población urbana), es menor en densidad de población y el elemento negro constituye el tipo humano principal (casi el 50%). Dentro del barrio administrativo de Calidonia constituye una sección aparte —distinguida por el Censo de 1940— la de Bellavista, de características totalmente diferentes. Nació con la Exposición Internacional de 1915, cobró ímpetu después de 1930 y está ya repleto de casas de familias acomodadas y ricas. Su escasa población de 1,600 personas contenía en 1940 sólo un 6.2% de la población urbana, con la holgada densidad de 15 habitantes por hectárea; densidad que, sin duda, ha crecido desde entonces al aumentar el número de residencias construídas. El tipo blanco (55.7%) constituye con el mestizo (35.8) la base de su población.

Desde el punto de vista de la población urbana económicamente activa, los barrios se disponen en el siguiente orden: Santa Ana, Calidonia, El Chorrillo, San Felipe y Bella Vista.

Más allá del Radio urbano, en el Extrarradio, Panamá se expande velozmente con núcleos satélites, que en conjunto constituyen la región metropolitana de Panamá. Son los núcleos en La Carrasquilla, Vista Hermosa, San Francisco de la Caleta, Río Abajo, Pueblo Nuevo de las Sabanas, Matías Hernández, Juan Díaz. Y se alarga ahora hasta buscar el naciente Aeropuerto de Tocumen.

Pero la ciudad tiene su alma, su fisonomía y carácter.

Dejemos que hablen observadores de valioso talento.

SINTESIS DEL DESARROLLO URBANO. RADIO URBANO (NUCLEO Y ENSANCHE). EXTRARRADIO.

Presentados, en sus rasgos culminantes, los momentos decisivos e la biografía de la nueva ciudad de Panamá revertimos la mirada par ensayar una síntesis del desarrollo de la urbe, desde su nueva fundació (1673) hasta el presente. Al hacerlo vamos a utilizar la terminologí o vocablos propios de la lengua castellana referentes a las distintas par tes de una ciudad: Radio, Ensanche y Extrarradio. De uso frecuente e España; los encontramos definidos en el hermoso estudio "Madrid. In formación sobre la Ciudad. Memoria del Ayuntamiento de Madrid. Añ 1929", que tenemos a la vista.

En las ciudades que han cobrado gran desarrollo moderno cabe dis tinguir un *INTERIOR* O *RADIO URBANO* y un *EXTRARRADIO.* E Interior o Radio Urbano se compone, a su vez, de: un *NUCLEO* y de u *ENSANCHE.*

El *NUCLEO* forma la parte antigua y primitiva, más densa en edi ficios y calles, ya se trate de una ciudad que ha sido fundada de nuev planta (planeada) o de un centro urbano que se haya desenvuelto de mo do genético, espontáneo, sin planificación previa. Constituye, pues, l parte antigua de la ciudad, a la que se han agregado, por sucesivas am pliaciones de su núcleo primitivo (en ciudades muy antiguas el núcle amurallado), otros núcleos secundarios que, tiempos atrás, formaban arra bales, afueras o aledaños. La forma de crecimiento urbano de los núcleo agregados se distingue por la irregularidad en los trazados de calles. Ha dos modos de agregación: una, *concéntrico,* que corresponde a la incor poración de los núcleos cercanos al primitivo, y otro, *radial,* que consist en la construcción de casas a los lados de los caminos y veredas que afluía a la capital. "En diferentes épocas en que la ciudad estuvo limitada en s extensión con murallas o cercas, la densidad aumentó considerablemente quedando las calles sin la suficiente anchura y la edificación pobre, tant en solares como en tipos constructivos y en la capacidad de habitaciones lo que. . . dió origen a condiciones urbanísticas defectuosas".

Al sobrevenir el desarrollo general de las ciudades (fenómeno qu cronológicamente es distinto para cada una, pero que se presenta en for ma apremiante para muchas en las dos últimas décadas del siglo XIX primeras del XX) aparecen los proyectos y realizaciones del *ENSANCHE* o "terreno dedicado a nuevas edificaciones en las afueras de una pobla ción". Generalmente, el Ensanche se planifica y el trazado urbanístic

responde al tipo de cuadrícula (tablero de ajedrez) frecuente en la época en que se proyecta. Ocurre a veces que al propio proyecto de Ensanche le falta orientación completa y que no se preveen "las distintas necesidades que había de sentir la población las cuales imprimirían un determinado sello a cada sector ocupado"; se trazan las calles rectilíneas sin cuidadosa consideración a la topografía; "se une a este sistema rígido la falta de previsión expansiva e higiénica y no se establece el debido enlace entre la ciudad existente y el ensanche que a la misma se ofrece". Y, añadimos, no se tomó en cuenta (no se podía tomar, en muchos casos) las repercusiones que, en un futuro muy inmediato, tendría la circulación de vehículos de automóvil con velocidades crecientes.

El Radio Urbano finaliza allá donde termina el Ensanche, "desde la última casa del casco de población hasta una distancia de 1,600 metros". Subrayemos el hecho de que el área destinada a Ensanche se concibe como netamente urbana por el modo de utilización del suelo y las actividades de sus moradores.

El *EXTRARRADIO* es el área de las fueras de la población. "La urbanización del extrarradio es caótica y no pertenece a principio alguno de previsión".

El Extrarradio es la circunscripción administrativa que comprende las afueras de la ciudad.

En esta zona crítica se han formado núcleos aislados de población con orígenes diversos: unos, en forma de *colonias* o urbanizaciones de nueva planta hechas según el modelo de cuadrícula con viviendas baratas propias para clases obreras; otros son *poblados matrices* que se han ido formando genéticamente en torno a una vía de tráfico, respondiendo así al tipo de expansión radial. La existencia de esa vía o de una pequeña planicie ha permitido el establecimiento de un poblado matriz que ha ido creciendo sin trazado alguno preconcebido ni sujeción a más ordenanzas que algunas de las relacionadas con la higiene y la salubridad. "Los acuerdos de vecinos constituyen las únicas bases de alineaciones y rasantes... y los servicios de transporte acuden si la importancia del grupo constituye una explotación asegurada económicamente. La clase humilde que no ha encontrado alojamiento barato en el Interior ni en el Ensanche y que no se resigna a vivir hacinada, unas veces aceptó las edificaciones que en el Extrarradio se le hicieron y otras se lanzó sin suficientes medios de defensa a la construcción de sus viviendas". Resultado: la formación de una cintura suburbana heterogénea (mezcla de poblaciones matrices y de colonias de planta planificada) formada por grupos de poblados cuyas vías son angostas, sus trazados incomprensibles y *sin los indispensables servicios de pavimentación, alcantarillado y alumbrado.* Las edificaciones son pobres, alternan las casas de pisos (de alturas desproporcionadas al ancho de las calles y patios) con las que solamente cuentan de una o dos plantas. El tamaño de los lotes o parcelas suele ser reducido; las viviendas se entremezclan con industrias; abundan los pozos negros y las charcas producidas por la falta de estudio de las pendientes de las calles. Finalmente, otra característica del Extrarradio es la forma de utilización del suelo; la parte ocupada por poblados matrices y colonias alberga una población que trabaja en la ciudad y tiene, pues, actividades profesionales urbanas; pero en los espacios que median entre esos grupos existe una

utilización agrícola o pecuaria del suelo que se manifiesta en forma d huertas. Por tanto, en el Extrarradio se mezclan dos tipos de utilizació del suelo y actividades opuestos: urbanos y rurales. Tiene un carácte mixto ciudad-campo, pero carece de la infraestructura urbana de diversc servicios esenciales, como el alcantarillado.

A la luz de esta terminología —y de los conceptos que envuelve y qu hemos expuesto— hemos revisado el desarrollo urbano de la nueva ciuda de Panamá, desde su fundación (1673) hasta nuestros días (1949), y he mos dibujado el pequeño cartograma en que se marcan: el Núcleo, el Er sanche (Radio Urbano) y el Extrarradio.

El *RADIO URBANO* de Panamá la constituyen su Núcleo y su Er sanche y puede tomarse como límite norte natural el cauce del río Matas nillo, como límite administrativo el marcado para la ciudad por Acuerd Municipal Nº 32 de 1938, vigente cuando redactamos estas líneas (1949)

El *NUCLEO*, la parte central de más densa población lo constituye en sus líneas generales los Barrios administrativos de San Felipe, Sant Ana y El Chorrillo. La Estación del Ferrocarril marca su límite funcio nal, desbordado por pequeños sectores del Barrio de Calidonia y el Ma rañón, que hace años constituyeron el Extrarradio al norte de la Estación Cronológicamente, el Núcleo se desarrolla en el largo período que va desd 1673 a 1914. Más de dos siglos y cuarto. Pero deben distinguirse dentr de él dos partes características:

a). EL NUCLEO PRIMITIVO: la ciudad amurallada (1673-1904) que coincide aproximadamente con el Barrio de San Felipe. Es la ciuda de cuadrícula fundada por Fernández de Córdoba y delineada en su traza do por los arquitectos Betin y Ceballos. Revisados con atención los plano antiguos (Véase el reproducido de Bertoncini, de 1904) se advierte clara mente la existencia de este primitivo Radio Urbano y la formación, fuera de la muralla y en el revellín, de antiguos arrabales (Santa Ana), un extrarradio primitivo también con su peculiar mezcolanza de poblados aislados, huertas, potreros y caminos de acceso a la ciudad.

b). EL NUCLEO ADVENTICO se forma rápidamente (1904-1914) por acumulación de población, y agregación de núcleos adventicios al Núcleo primitivo. Coincide históricamente con la construcción del Canal por Estados Unidos de América, que deja como un penoso precipitado urbanístico las barriadas irregulares, inconexas y de pésimas viviendas de El Chorrillo, Marañón y Calidonia, verdaderos "campamentos", de casas de madera.

El *ENSANCHE* lo situamos cronológicamente entre los años 1915 y 1938. Varios hechos justifican esta apreciación: a). la organización de la Exposición en 1915, obra oficial y trazado de un plan de urbanización con el sistema de cuadrícula; b). El Acuerdo Municipal de 1915 que ensancha los límites de la ciudad ampliando el área del Barrio de Calidonia; c). la progresiva ocupación de los llamados barrios residenciales de La Exposición, Vista del Mar y parte del sector del Estadio (Olimpíadas de 1938); d). la construcción del sistema de alcantarillado que llega hasta la Quebrada Tumba Muertos; e). La ampliación de los límites de la ciudad por Acuerdo Municipal de 1938. El término *"Ensanche urbano"* es utilizado por el Urbanista Karl Bruner, en su informe de 1941.

Radio Urbano. Comprende el núcleo y el ensanche. Extrarradio urbano.

El *EXTRARRADIO* se prolonga hacia el norte (abriéndose en abanico hacia el nordeste y noroeste), desde los límites administrativos actuales (1938) o desde los naturales del río Matasnillo. Aparecen en él *poblaciones matrices* (Río Abajo, Pueblo Nuevo de las Sabanas, Vista Hermosa la antigua (anteriormente conocida por Barrio italiano) etc., junto a *colonias* o urbanizaciones, de fundación oficial, como San Francisco de la Caleta, o de particulares, como el Parque Lefevre, la Barriada de Vista Hermosa (comenzada por el Banco de Urbanización y Rehabilitación en 1946) etc. Grandes vías de tráfico generadoras de estos grupos han sido: la Vía España (sucesora del antiguo Camino de las Sabanas), la carretera a Panamá la Vieja y más recientemente la Carretera Transístmica y la que conduce al nuevo Aeropuerto de Tocumen. La Carretera Pan-americana será en el futuro un nuevo elemento de expansión radial. Si no erramos, el Extrarradio llega actualmente (1949) hasta el Río Matías Hernández. (1).

LA CIUDAD CRECE. El ritmo de crecimiento de la ciudad de Panamá ha sido vertiginoso en los últimos años, tanto en volumen de población y funciones cuanto en espacio ocupado, especialmente en el Extrarradio, situado, como se ha dicho, fuera de los límites administrativos que para la ciudad señaló el Acuerdo 32 de 1938. Prácticamente, el Extrarradio puede ya considerarse como Radio urbano, es decir como área que por sus características predominantes de utilización del suelo y de ocupaciones de sus habitantes forma parte del conglomerado urbano de Panamá.

En el mes de Febrero de 1950, y durante los trabajos que adelanta el Departamento de Censos de la Dirección General de Estadística para el levantamiento del Censo de 1950, dicho Departamento convocó una serie de reuniones para discutir y examinar los siguientes problemas cuyo esclarecimiento estimó básico y previo al levantamiento del Censo:

1º *Cuáles son —o deben ser— los límites actuales de la ciudad de Panamá?*

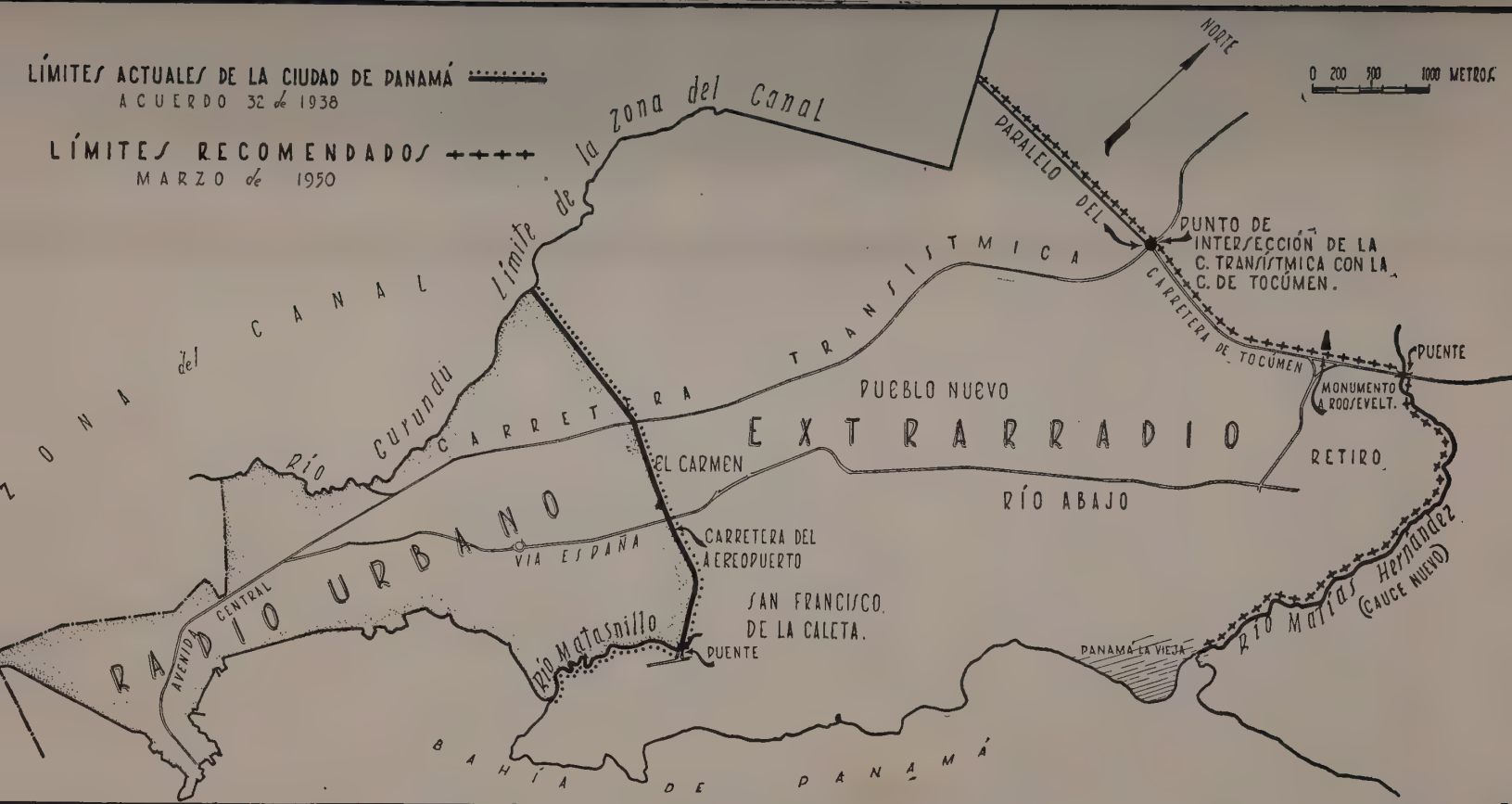
2º *Cómo debe dividirse la ciudad en nuevos Barrios?* En tales reuniones estuvieron representados distintas agencias oficiales y sectores de opinión, como Ingeniería Municipal, Banco de Urbanización y Rehabilitación, Asesoría Jurídica del Municipio, Oficina de Sanidad, Oficina de Seguridad, Oficina de Cartografía, Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos, Dirección de Estadística y Censos, Universidad (Profesores de Urbanismo, Arquitectura, Geografía, Economía y Sociología), Compañías de Seguros, etc. El problema fué examinado con cuidadosa atención y visto desde distintos ángulos y criterios.

Resultado de dichas reuniones ha sido recomendar al Consejo Municipal de la ciudad de Panamá que, si a bien lo tiene, proceda a tomar los siguientes Acuerdos:

1º Los límites del Radio Urbano de la ciudad de Panamá deben ser los siguientes: "Desde la desembocadura del Río Matías Hernández, por su Cauce Nuevo, en la Bahía de Panamá, aguas arriba este Cauce Nuevo

---

(1). Es digno de notarse que Bruner en su Informe (1941) recomienda ya que los límites del **"ensanche urbano"** se hagan llegar hasta el Retiro de Matías Hernández.



La Ciudad crece. Límites administrativos vigentes (Acuerdo 32 de 1938) y límites del radio urbano, que se estiman en 1950.

hasta el puente en que lo cruza la Carretera de Tocumen; desde este puente sigue hacia el oeste por la Carretera de Tocumen hasta la intersección de esta Carretera con la Carretera Transístmica Boyd-Roosevelt y desde este punto de intersección de ambas carreteras sigue por el paralelo de latitud geográfica en el tramo que va desde tal punto de intersección hasta los límites jurisdiccionales con la Zona del Canal".

2º Los límites indicados deben amojonarse con marcas visibles, a intervalos frecuentes.

3º El Radio Urbano, con sus nuevos límites, debe quedar *provisionalmente* dividido en los siguientes Barrios: San Felipe, Santa Ana, El Chorrillo, Calidonia, San Francisco de la Caleta, Río Abajo y Pueblo Nuevo de las Sabanas, conservando entre sí, *provisionalmente*, los límites administrativos que actualmente tienen señalados.

4º Que se proceda a numerar las manzanas del Radio Urbano, aceptando el criterio establecido en 1945 por el Banco de Urbanización y Rehabilitación y adaptado por la Dirección del Plano Catastral.

5º Que para los efectos censales se tome como unidad de agrupamiento la manzana.

6º Que una vez conocidos los resultados del Censo de 1950, se estudien las características materiales y culturales de cada una de las manzanas del nuevo Radio Urbano y se recomiende su racional agrupamiento en BARRIOS y la división de los BARRIOS en SECCIONES DE BARRIOS, de modo que las nuevas unidades administrativas de la ciudad que se recomienden presenten semejanzas materiales y culturales. Que para estudiar esta nueva división de la ciudad en BARRIOS y en SECCIONES DE BARRIOS (tal como lo permite el Código Administrativo) se proceda a consultar de nuevo diferentes criterios y puntos de vista (geográfico, histórico, político, administrativo, económico, sociológico, urbanístico, de ingeniería, sanidad, seguridad, etc. etc.)

7º Que una vez acordada la nueva división interna de la ciudad en Barrios y Secciones de Barrios, racionalmente agrupados, el Municipio, mediante los Acuerdos pertinentes, proceda a señalar las funciones y facultades de las Autoridades de los Barrios (Corregidores) y de las Secciones de Barrios (Comisarios) a fin de lograr que su gestión sea lo más activa y eficaz posible; que lleguen a esas pequeñas comunidades urbanas los beneficios y servicios de la administración estatal y municipal y que tales unidades administrativas (Barrios y Secciones de Barrios) sean piezas activas y eficaces para el mejor bienestar de la comunidad total urbana.

II PARTE

Diagnosis de la Ciudad

13. *TRES DIAGNOSIS LITERARIAS. a). DIAGNOSIS DEL POETA: "PANAMÁ, LLAVE DEL MUNDO, EXPERIENCIA DE TRANSITO".*

1901. José Santos Chocano saluda a Panamá: "Maravillosa puerta de América, a tí golpeo".... Y dice: "Paréceme que esta ciudad de tránsito se recuesta apenas en la filosofía que le dictan, desde las páginas del Kempis, sus ondas y sus velas, pregonando la verdad pasajera de las cosas humanas".

"Panamá no se empeña en dar una impresión de fuerza, sino que me la da de gracia".

"El hervor con que en sus calles los múltiples viajeros se entrecruzan, llevando su equipaje, desdobla el trajín macabro de sombras humanas que sin saber cargasen al hombre sus propios ataúdes...."

"Tal aspecto transitorio de la vida, que en Panamá se me ofrece por primera vez, es en gran parte fúnebre; pero en gran parte también reacciona, de manera epicúrea, en el placer bullicioso y apresurado que se burla de la muerte imprimiéndole carácter carnavalesco a la vida".

"El Carnaval de Panamá es, por eso, el más alegre de la América. El "Tamborito" hace, al son monótono de su parche, la resurrección de los muertos"....

"La "pollera" de la criolla es mucho más tentadora que la desnudez de Venus".

"Panamá vive toda la poesía del delfín de Trimalción; porque sabe, en su experiencia de ciudad de tránsito, que las cosas humanas pasan, "como las ondas, como las velas, como las sombras"....

b). DIAGNOSIS DEL NOVELISTA. PANAMÁ LA VERDE 1923.

Vicente Blasco Ibáñez ha visitado la ciudad e impresionado escribe: "Hay otros países donde parece que todo queda dicho con anotar que su color es verde. En Panamá, esta palabra resulta pobre, inexpresiva, débil. Hay que repetir sin cansarse: verde, verde, verde, verde"....

"Nunca creí que un mismo color pudiera descomponerse en tantas gradaciones. Veo el verde amarillento y charolado de las hojas de los plátanos; el verde obscuro y metálico de otros árboles y arbustos".

"Hay verde óxido; verde luminoso de piedra preciosa, verde suave de mar adormecido, verde dorado como debió ser el de ondinas y sirenas".... "Oh, Panamá La Verde".

"Panamá guarda un aspecto de antigua colonia española, pero elegan-

te, aristócrata. Fué una ciudad de ricos comerciantes, con sucursales en Lima y otros mercados de la América del Sur; de oidores y altos empleados de la Península. Los edificios antiguos tienen balcones de madera de gran vuelo, que son a modo de salones adosados a las casas, pues en ellos pasaban las señoras la mayor parte del día y recibían las visitas. La Catedral hace recordar los templos andaluces. La antigua muralla, empleada como paseo en su parte alta, atestigua que Panamá tiene varios siglos y una historia propia".

c). DIAGNOSIS DEL MINISTRO LITERATO. PANAMÁ LA INDIFERENTE.

1945. Don Armando Solano, Ministro de Colombia en Panamá, ha gustado la ciudad. Y dice: "De Panamá, Panamá la verde como dijo Blasco Ibáñez, debe admirarse que haya sido plantada en la gloria de un prestigioso paisaje, ennoblecido por millares de palmas esbeltas y rumorosas a orillas de un mar sereno y claro, en la boca del canal que partió el corazón del Itsmo con un tajo fecundo".

"Sin rescacielos ni palacios, sin avenidas fastuosas ni vastos parques, con los poderes del Estado y los órganos de la cultura y de la riqueza nacional alojados con parca modestia, Panamá, sin embargo, atrae con su disparatado conjunto, pintoresco y arbitrario como pocos. No es posible aquí el hastío de lo ya visto y conocido.... Las cosas andan, corren y huyen, siempre cambiantes".

"Las circunstancias hicieron de Panamá una urbe semicastrense, ligada al estrépito y a la disciplina de un sector donde se asienta formidable poderío militar. La ciudad, sin embargo, lo ignora gentilmente, no se ha puesto nerviosa ni asume ademanes heróicos. Cumple con discreción sus obligaciones de vecina y amiga, en la común defensa de ideales que sustenta de buena fe y de buen humor".

"Ancestralmente conformada como albergue provisional de todos los peregrinos y refugio temporal de los inconformes e insurgentes del mundo.... la ciudad sigue manteniendo su amplitud, su tolerancia mental, su convicción de que todo pasa, cambia y se renueva.... Así se comprende su indiferencia".

"La indiferencia habitual, que aún el más lerdo nota cuando recorre la Avenida Central, larga calle que resume y compendia la vida ciudadana, con su comercio cosmopolita, su agitada población flotante, y en la cual se abren, como acogedoras ensenadas, los pequeños jardines de Santa Ana y de la Catedral, lugares históricos en donde se arremansa la vida, se teje la madeja política, y se lanzan al mercado noticias, crónicas, anécdotas, chismes, bajo la sombra generosa de los árboles".

"La villa de las dulces brisas y de las noches inefables, en donde se percibe una presencia de América y que en ningún otro lugar fuera tan nítida y aguda. Aquí, a veces, el continente nos duele como un órgano. O nos produce la euforia de la perfecta salud. Nos inquieta, nos alarma, nos obsesiona con una clarividente angustia que antes desconocíamos".

14. *HACIA LA ACCION OFICIAL. MOVIMIENTOS PRECURSORES DEL URBANISMO MODERNO.*

No se pretende hacer una historia completa y detallada de todas las disposiciones de carácter urbanístico sino presentar los momentos principales en que la acción oficial —estatal o municipal— trata de implantar una ordenación reguladora del crecimiento de la capital o de las ciudades de la República.

Hemos entrado ya en el período del Ensanche. Ha pasado la Exposición de Panamá de 1915, que abrió el camino de aquel, cuando se dicta la Ley 47 de 1928, que ordena el levantamiento de planos de mejoras y desarrollo futuro de la capital de la República y cabeceras de provincias. El Poder Ejecutivo, por conducto de la Secretaría de Agricultura y Obras Públicas, ha de proceder inmediatamente a levantar planos de la ciudad capital, de las cabeceras de provincias y de aquellas poblaciones cuyo progreso lo justifique. Se ha de consultar la estética y las necesidades del tránsito presente y futuro, mostrar las mejoras que han de realizarse dentro del área de las poblaciones y elaborar planos de urbanización para sus ejidos, que preparen el desarrollo de las ciudades mediante bases modernas. Tales proyectos, antes de su aprobación definitiva por el Gobierno, se someterán a la consideración de la Sociedad Panameña de Ingenieros para que haga las observaciones que considere convenientes. Aprobados por el Ejecutivo, no podrán ser alterados ni se permitirán urbanizaciones, construcciones, o reconstrucciones, apertura o prolongación de calles que no estén en conformidad con los planos aprobados. Para alterarlos hay que obtener recomendación expresa de la Sociedad Panameña de Ingenieros. Las construcciones a lo largo de las carreteras se ejecutarán de conformidad con la línea de construcción que señale la Junta Central de Caminos. Tal es, en resumen, lo que manda esa ley. Dentro de su simplicidad, trata de dirigir y ordenar el crecimiento de las ciudades y da a la Sociedad Panameña de Ingenieros, organismo técnico consultivo, una importante función en el problema urbanístico. La preocupación oficial parece despertar.

Seis años después: 1934. Existe un proyecto de Acuerdo Municipal sobre construcciones, adiciones, alteraciones o reparaciones de casas para vivienda urbana y rural. Propone que en los pueblos, caseríos y campos del Distrito de Panamá no se podrá construir, reparar, adicionar o alterar casas, ranchos o muros que encierren patios o jardines, sin permiso de la primera autoridad local de Policía, en el cual se indicará la línea de construcción de acuerdo con las alineaciones o rasantes de las calles o plazas,

cuando se trata de poblaciones ya formadas. Se cuidará que las vivienda de caseríos y campos se hagan consultando la higiene y salubridad del lu gar y teniendo en cuenta el futuro desarrollo que pueda tener el sitio es cogido. La capacidad de las viviendas debe estar de acuerdo con el nú mero de personas que han de habitarlas. La Sección de Ingeniería San taria del Departamento de Sanidad y Beneficencia confeccionará plano para casas de quincha con techos de paja, o casas de adobe con techo de te jas, con capacidad para familias de cuatro a siete personas, señalando l altura y forma del edificio, capacidad de cuartos, calidad del piso, etc. S prohibe la construcción en los ranchos de desvanes o jorones que no ten gan luz y ventilación; se prohibe así mismo la construcción de rancho de paja, en aquellos lugares donde se fabriquen ladrillos y tejas.

En el seno de la Sociedad Panameña de Ingenieros hay el deseo d acometer seriamente el problema de la planificación urbana. En 1938 su Junta Directiva designó una Comisión Permanente de Planificació para que trabajase con la Sección de Planificación de la Secretaría de Hi giene, Beneficencia y Fomento, cuando esta fuera creada, de acuerdo co las gestiones que se llevaban a cabo. Miembros de esa Comisión fueron nombrados entonces el Ingeniero Don Manuel V. Patiño, y los Arquitec tos Señores Gustavo Schay y Leonardo Villanueva.

Estos intentos aislados marcan, como dijimos, un despertar hacia l acción oficial, que entraría en forma decidida poco después, en 1940.

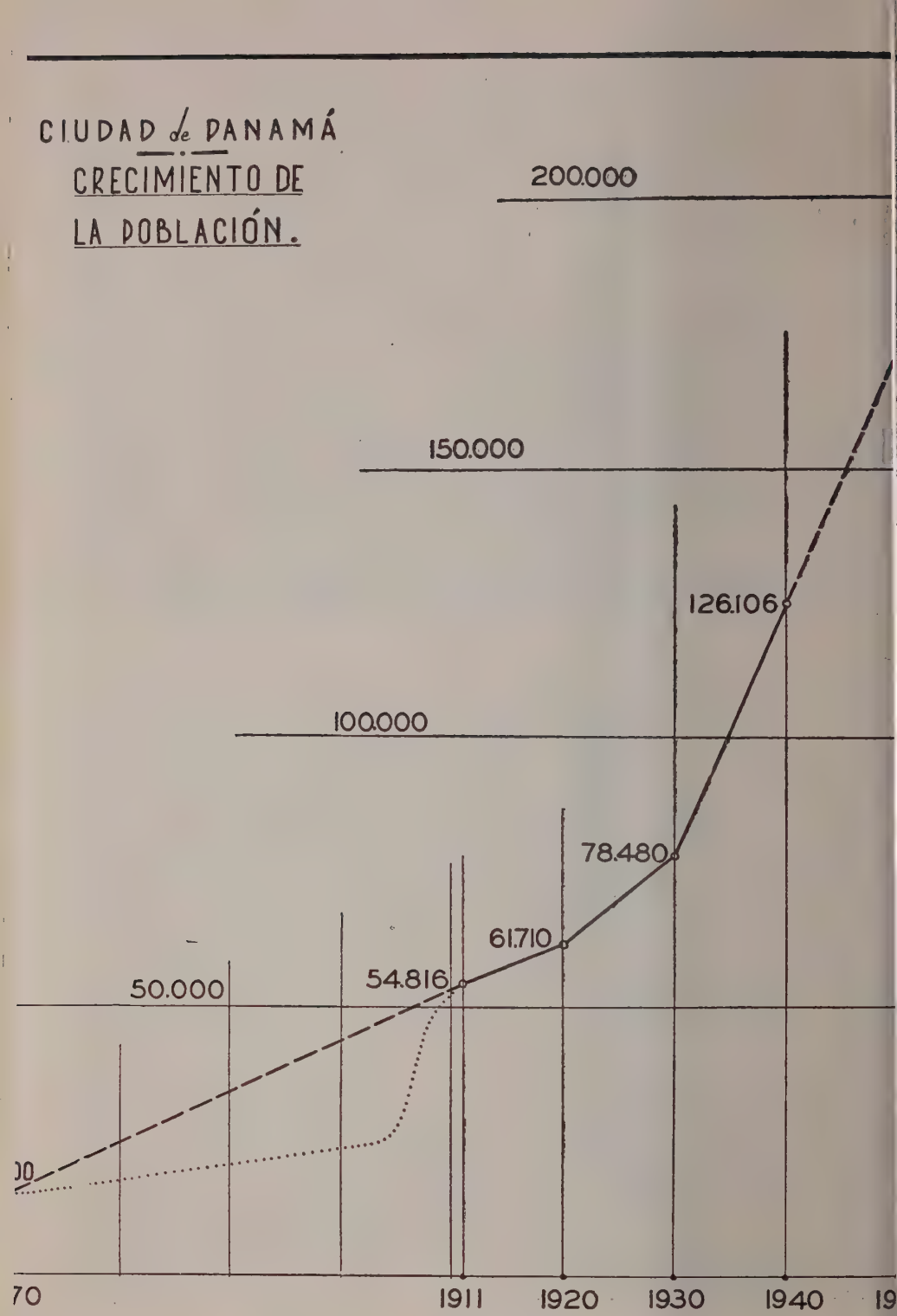
5. *LA PRIMERA DIAGNOSIS URBANISTA. EL INFORME BRUNNER. SUS REPERCUSIONES.*

El primer esfuerzo decidido en orden a la planificación urbana lo marca el Informe Brunner. En Noviembre de 1940, el Gobierno de la República, que presidía el Dr. Arnulfo Arias Madrid, contrató los servicios del técnico urbanista vienés Dr. Karl H. Brunner, autor de una notable obra ("Urbanismo"), quien por entonces trabajaba en Bogotá. Después de estudiar los principales problemas urbanos que presentaba la ciudad presentó en Enero de 1941 su "Informe sobre el desarrollo urbano y el Plano Regulador de la Ciudad de Panamá" que vamos a resumir. Constituye, en verdad, la primera diagnosis sobre los males que aquejaban a la urbe panameña y un cuadro de soluciones para resolverlos. (1)

---

(1). El Informe ha sido publicado en la revista "Ingeniería y Arquitectura", órgano de la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos, en el número 27, Enero de 1950. Una copia del mismo fué entregada al Archivo del BUR en Diciembre de 1949 por su entonces Gerente Ingeniero Sr. Manuel V. Patiño. Presumiendo el interés de este primer esfuerzo técnico para enderezar el crecimiento de la ciudad de Panamá, escribíamos en 1944 ("Algunos aspectos de la ciudad de Panamá", en Publicación Nº 1 del Banco de Urbanización y Rehabiltiación, página 71) "A fines de 1940, el Gobierno de la República utilizó los servicios del Profesor Karl Brunner, conocido urbanista que ha trabajado en diversas ciudades de Europa y varias de América del Sur. El Señor Brunner dictó varias conferencias en la Universidad de Panamá y en la Sociedad Panameña de Ingenieros sobre problemas generales y dejó un primer Informe sobre un plan de reformas urgentes. Informe que no hemos podido conseguir". Y en los "Breves Apuntes sobre la Planificación Urbana en la República de Panamá" presentados a la Conferencia de Urbanistas y Planificadores Americanos, celebrada en New York (1948) por el entonces Gerente del BUR señor Eduardo Vallarino, se dice: "En 1940 se contrataron los servicios del urbanista vienés Karl Brunner. Brunner trazó el primer plano de densidad de población y el primer plano regulador de la ciudad de Panamá, y por medio de conferencias despertó interés por las cuestiones urbanísticas". (Archivo del BUR. Expediente 121. A. American Society of Planning Officials.) El Plano de densidad de población fué incluído en la Publicación Nº 1 del Banco, página 67.

El Expediente del Archivo del BUR (571-1) y con relación al extravío del Informe Brunner obra esta aclaración, suscrita por el Gerente del BUR, Ingeniero Manuel Virgilio Patiño (Diciembre de 1949), que dice: "Para aclarar más la verdad histórica creo deber mío informarle que el original del informe Brunner, junto con los 25 planos que lo completaban, quedaron sobre la mesa del Ministro de Obras Públicas, el día 8 de Octubre de 1941. De este informe había copia también en la Asamblea Nacional y en la Presidencia de la República. La desaparición simultánea de todos estos documentos me reafirma en la creencia de que fueron maliciosamente destruídos en el afán muy nuestro de destruir lo que hacen quienes nos adversan políticamente, aunque, como en el presente caso, se tratase de algo altamente conveniente para la Nación. Sin embargo, el Ministro de esa época guardaba 2 copias extra que hoy entrega al BUR y al Ministro de Obras Públicas, M. V. P.".



Crecimiento de la Ciudad de Panamá. (Según Brunner).

1. *Trazado Urbano.* Corresponde el sistema de sus vías a las necesidades de la circulación urbana? Se acertó en el ensanche fuera de sus muros? El trazado urbano es, en general, favorable en cuanto a la dirección y a la red general de vías, sin referirse al ancho de las calles. Las leyes urbanísticas españolas del siglo XVI prescribieron el trazado rectangular. Así se trazaron Panamá la Vieja y la nueva ciudad fortificada, por el sistema rectangular que subsiste hasta la Merced, en la parte antigua.

"El posterior ensanche hacia el oeste y el norte se operó como consecuencia del aumento de población; quizás en acualquier otro caso (una planificación antigua, decimos nosotros) se habría efectuado prolongando el sistema de tablero de ajedrez". "Supongo que siguiendo antiguos caminos reales las arterias de ensanche se abrieron en forma de abanico en direcciones que hasta hoy coinciden con las principales corrientes de tránsito". "Esta situación es sin duda favorable". "En cambio, las calles secundarias del primer barrio de ensanche, del Corregimiento de Santa Ana, se formaron más bien de manera casual, siguiendo caminos rurales o límites de propiedades, y en vista de la transformación moderna de la vida urbana, naturalmente no corresponden de lleno a las exigencias actuales".

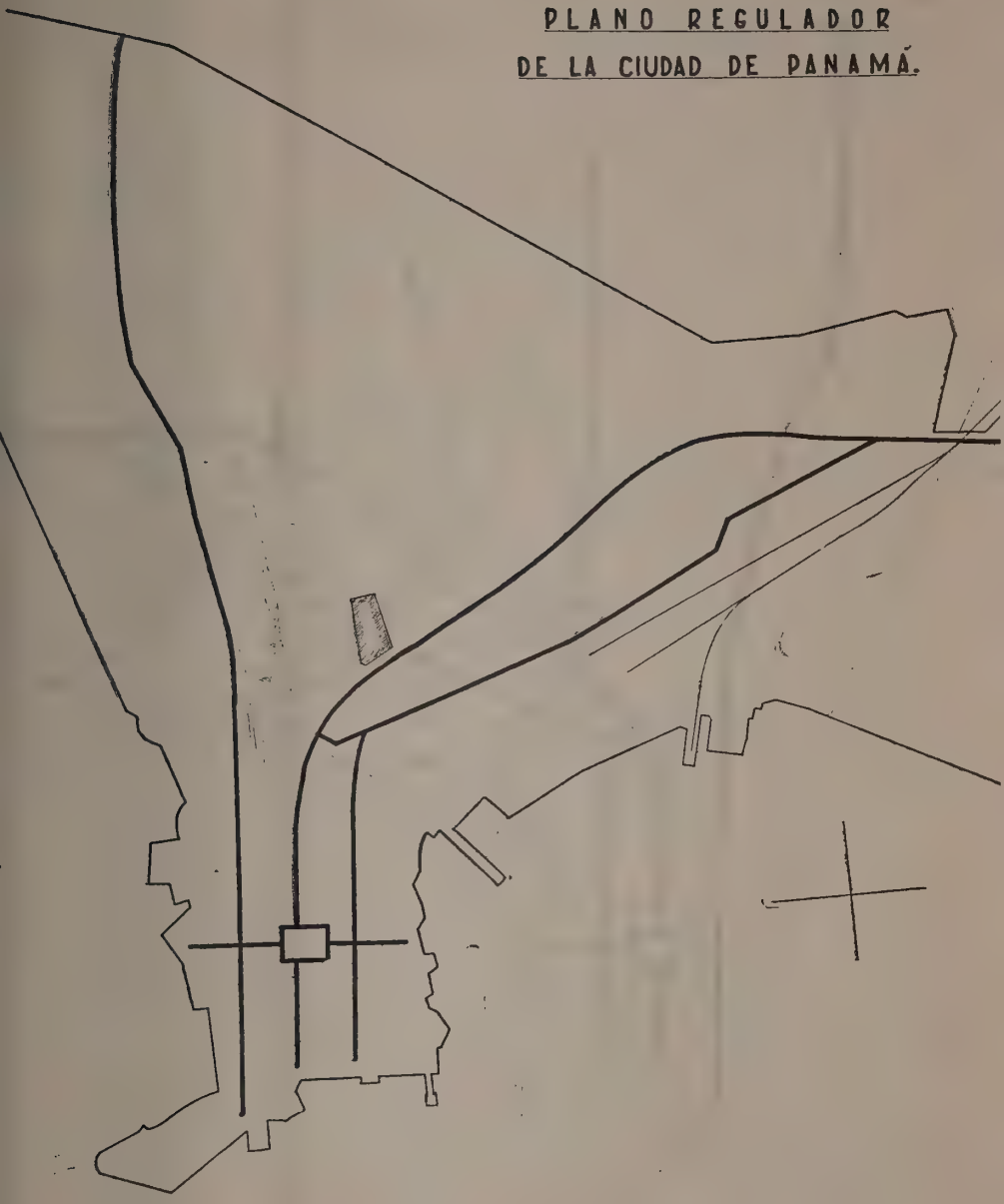
"El centro comercial, antes localizado en la ciudad antigua, se mueve a lo largo de la Avenida Central hacia el Norte. El mercado, la zona industrial y del comercio de materiales pesados, ligada a la estación ferroviaria de carga, se encuentra a un lado de esta arteria; el centro intelectual del Instituto Nacional, el sector de recreo y el comercio de automóviles y accesorios al otro. En la continuación de estas dos regiones laterales se encuentran: al Nordeste la región residencial de La Exposición y Bella Vista, el Aeropuerto, etc., y al Noroeste el sector de Ancón, la vía principal a la Zona del Canal y a Albrook Field. En estas direcciones se necesitan arterias laterales, indicadas en el Dibujo 4 con las cifras 1 a 4".

"Las vías disponibles en estas direcciones se indican en el dibujo Nº 5; no corresponden a las necesidades actuales del tránsito urbano, ni en cuanto a su dirección ni mucho menos en cuanto a anchura".

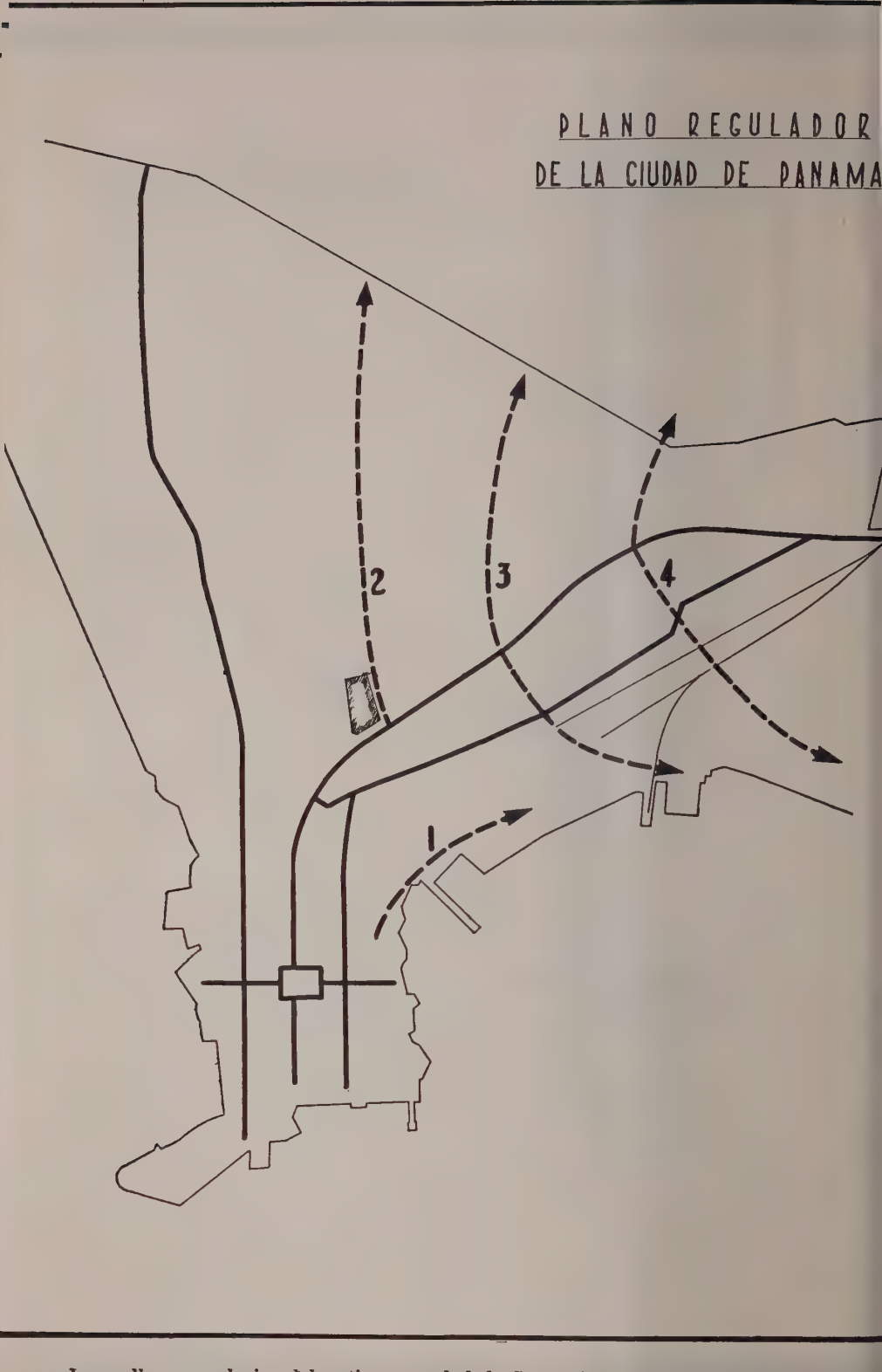
"Otra consecuencia de la modernización de la ciudad es la mayor altura y mayor densidad de las construcciones especialmente en las vías y parques centrales que aumentan constantemente el tránsito que por ellas circula. Por esta razón se impone el ensanche de ciertas vías y la creación de otras arterias, tanto transversales como longitudinales, desde el sector central a las extendidas urbanizaciones del Norte". Estas líneas generales deben determinar el trazado de las reformas viarias.

2. *Apertura de vías.* Propone Brunner las siguientes reformas: Ensanche de Avenidas y Calles, Apertura de nuevas vías y Creación de Plazas y Parques. Las necesidades de la circulación urbana (incluyendo lugares de estacionamiento), de saneamiento de barrios congestionados, higiene y de embellecimiento urbano justifican tales reformas. El Plano Regulador (Escala 1 : 4 000) no indica enderezamientos menores, de detalle, para los cuales recomienda que se levanten Planos y estudios detallados que indiquen el ancho de aceras, las dimensiones de los predios, el tipo de edificación, la edad y estado de conservación de los edificios y el uso de los mismos (para administración pública, entidades religiosas o de particulares).

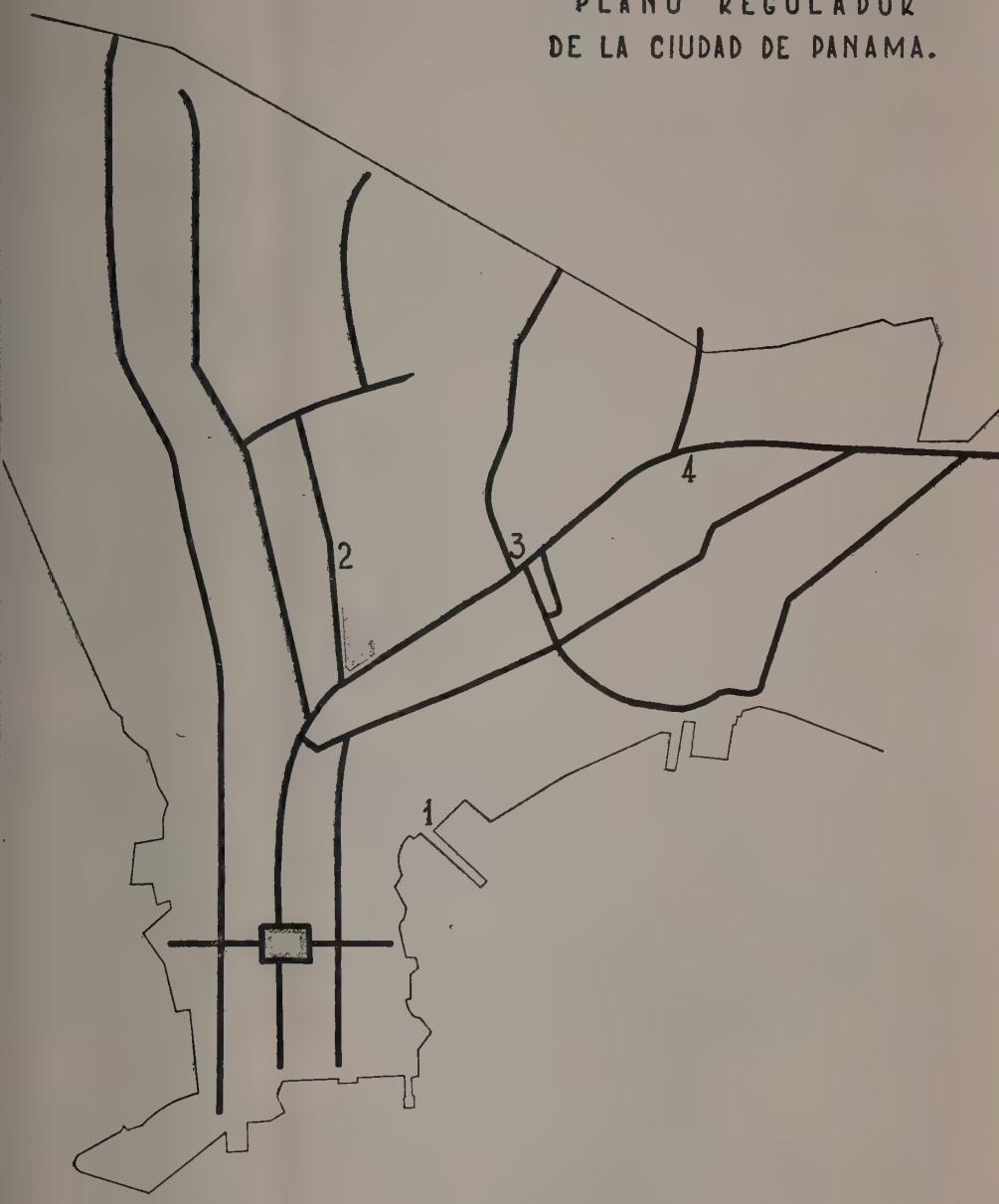
Cómo pudo haberse ensanchado el núcleo primitivo si se hubiera prolongado el trazado de cuadrícula (tablero de ajedrez). Este desarrollo hubiera resultado inconveniente. (Brunner).



Cómo se desarrolló el núcleo en forma de abanico y diversas direcciones, siguiendo las arterias de antiguos caminos reales. Esta situación ha resultado favorable. (Brunner).



Las calles secundarias del antiguo arrabal de Santa Ana se formaron siguiendo cami nos rurales o límites de antiguas propiedades. Su trazado no corresponde con las ex gencias actuales del tránsito urbano. Se necesitan arterias laterales más amplia (señaladas con los números 1 y 4). (Brunner).



ícleo. Las vías de tránsito disponibles no corresponden a las necesidades del tránsito urbano moderno, ni en dirección ni en anchura. Se recomienda enderezarlas y ensancharlas. (Brunner)

En las calles de barrios obreros se harán los ensanches que la circulación justifique, teniendo en cuenta que los entrantes que se producen como consecuencia del ensanche son desfavorables en estos barrios; "la soleación y el reflejo del calor de la superficie ancha de pavimentación, empeora las condiciones higiénicas de las casas adyacentes".

La ubicación de los parques de recreo y campos de juego infantil debe hacerse tomando en consideración el plano demográfico, que revela los sectores de más densidad.

Para poder realizar estas reformas sin erogaciones excesivas y sin que la especulación las dificulte, "se necesita una ley que faculte a la autoridad a adquirir los inmuebles afectados por su valor catastral más una indemnización, quizás hasta el 30% de dicho valor".

3. *El antiguo centro urbano.* Ha habido en Panamá (1930-1940) un aumento anual de 600 a 1000 vehículos con el consiguiente aumento del tránsito y dificultad de lugares de estacionamiento. (200 carros estacionados cubren unos 2000 metros cuadrados).

Ha aumentado el número de grandes almacenes que se concentran en la Avenida Central, entre la Plaza de la Independencia y el Paseo del Ferrocarril, y en calles transversales: entre el Mercado y el Instituto Nacional. Motivan tal concentración el que los sectores residenciales más importantes quedan en los dos extremos de la Avenida Central: (en la ciudad antigua y en las nuevas urbanizaciones del Norte) y que el carácter de las barriadas de Calidonia y Marañón impide una extensión de la zona comercial de categoría más allá de la Estación. Tal concentración detiene la modernización de otros sectores centrales y aumenta la congestión del tránsito. "Se puede decir que la ciudad antigua, el barrio de San Felipe, será cada día más estrangulada por la densidad de circulación en el sector adyacente de Santa Ana".

4. *Una arteria directa Catedral-Exposición.* Para alivio de esta parte estrangulada de la ciudad se propone abrir una vía que conecte la Plaza de Independencia (Catedral) con la Exposición (calle 31). La vía propuesta consiste "en la prolongación del relleno de la Avenida Balboa hasta su unión con la Avenida Pablo Arosemena y la prolongación de ésta, en forma de viaducto, hacia la nueva terraza contigua a la rampa del Mercado, para desembocar a la Avenida Norte." "El viaducto tendría que subir, en forma de rampa, por el frente del Mercado, para pasar por encima del muelle fiscal y seguir desde allí en el mismo nivel que tiene la Avenida Norte en su cruce con la calle 8ª". Acortaría en un kilómetro el camino entre la Plaza de la Independencia y la Exposición. La mayor valorización de las manzanas centrales, próximas a la Catedral, facilitará la financiación.

5. *Comunicaciones a través de la zona ferroviaria.* "La línea del ferrocarril con la Estación y los desvíos industriales separan la ciudad en dos partes, dificultando enormemente la circulación entre la parte comercial y la zona residencial". Solución óptima: trasladar la Estación al oeste de la Avenida Central aunque para ello falta espacio y habría que dejar un ramal de ferrocarril que llegue a la región industrial, depósitos de carga, comercio de materiales de construcción, etc. Como en el futuro la situación se "tornará intolerable" propone "la construcción de un via-

Principales zonas de la Ciudad distinguidas en el Informe Brunner. 1941.

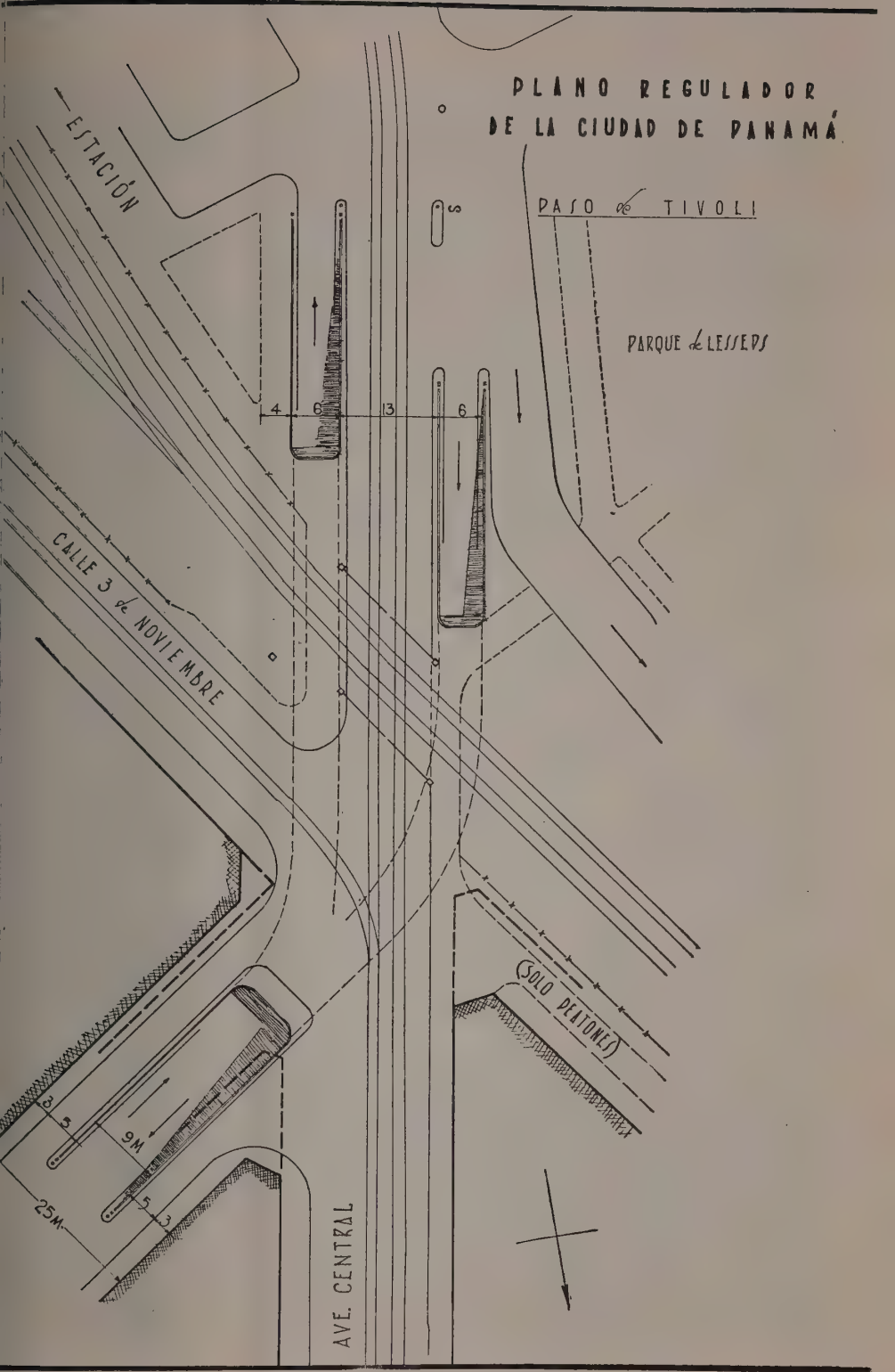
ducto en la prolongación de la Avenida Balboa en dirección a la calle 7 Este, con salida hacia el Banco Nacional". Tal solución descongestio ría el tránsito urbano y enlazaría el centro comercial con los barrios re denciales. Pero quedaría por solucionar "la situación intolerable del Pa de Calidonia o Tívoli".

6. *Paso de Calidonia.* "Los inconvenientes que se presentan en el cru de la Avenida Central con el Ferrocarril, con la calle 23 Este bis y la ca 3 de Noviembre se deben a dos motivos distintos: la interrupción del trá sito urbano por el paso de trenes y la congestión del tránsito por la co fluencia de varias vías importantes en un sólo punto". a). *El paso bo nivel.* El inconveniente del paso de trenes por el cruce puede solucionar por medio de túnel que permita a los automóviles pasar el cruce por d bajo del nivel del ferrocarril; "parece aconsejable que se dispongan d rampas latrales a ambos lados de la Avenida Central, entre la Estaci y el Parque Lesseps" y que la salida del túnel, por la parte de Calidon sea por la calle 23 Este bis ya que llevando el túnel a la vía diagonal paso bajo nivel puede servir para cruzar el tránsito de la Avenida Ce tral subterráneamente". El desnivel existente permitiría desviar el des güe del sector por debajo o al lado del túnel. b). *El "Rond-Point".* congestión de vehículos se solucionaría aplicando el sistema de circu ción giratoria *("rond-point")* "con la disposición de un andén central, forma ovalada, alrededor del cual pasaría todo el tránsito de vehícu en una sola dirección semejante a la disposición aplicada para el tráns en el Parque de la Independencia". c). *Solución combinada.* El *"ron point"* podría aplicarse encima del túnel combinando así las dos solucion 6. *Areas del Ensanche Urbano.* El límite con la Zona del Canal obli al Ensanche a crecer en una sola dirección: la del norte. La parte situ da al oeste de la Vía España (que no tiene posibilidades de desagüe) pu de utilizarse para crear barrios obreros (Ciudades-Jardines), para nuevo Cementerio y para la Escuela de Artes y Oficios. Plantas de dep ración (tanques, filtros y pozos) suplirían a la carencia de desagüe n tural.

En el primer sector de la parte norte colindan los barrios de Marañ y La Exposición; por la "gran diversidad de estos dos sectores no convi ne que se establezcan demasiadas uniones directas entre la red de s calles"; "se reducirán a las arterias importantes (la entrada a las Aven das Perú y Cuba), mientras que las demás Avenidas de la Exposición interceptan en su extremo sur por lotes para futuros edificios públicc plazoletas, etc., en vez de llevarlos directamente hacia las manzanas d Marañón".

La falta de conexión entre las distintas urbanizaciones puede corr girse "intercalando en el curso de las nuevas vías troncales ciertas cu vas suaves".

7. *Las Urbanizaciones.* "En vista del crecimiento de la ciudad y d aumento de construcciones en las nuevas urbanizaciones, parece de sum urgencia que se proceda al levantamiento exacto y amojonamiento d área de ensanche hasta Matías Hernández". Se recomienda el levant miento topográfico de aquellas zonas en que sus propietarios proyecte urbanizaciones o ensanches de ellas. Todo proyecto de urbanización del



so de Calidonia. Para resolver la congestión del tránsito se propuso la construcción un túnel por debajo del ferrocarril que enlazase la Avenida Central con las calles 3 de Noviembre y 23 Este Bis. (Brunner).

exigir la reglamentación de la misma, ajustada a las disposiciones q el Gobierno prescriba. (El Profesor Brunner alude a las recomendacion de un proyecto de Reglamento de urbanizaciones que presentó por sep rado a la consideración del Gobierno. No lo tenemos a la vista).

8. *Plazas y Parques.* Cada nuevo sector debe tener un trazado caract rístico "con intercalación de algunas avenidas más anchas y una o vari plazas (parques)", donde se reservarán sitios para edificios públicos almacenes para abastecimiento del sector. "El área de la plaza debe tr tarse en forma decorativa y en parte se destina para el recreo y juego los niños". "Se debe a la presentación amena y atractiva de una plaza de sus edificios, como así mismo a la comodidad de hacer las compras, preferencia que un público demuestra por una determinada urbanización Los Parques deben estar situados sobre avenidas y a ser posible unid por ellas con otras plazas de urbanizaciones vecinas. Han sido previst en las urbanizaciones de Juan Franco, Parque Lefevre, Campo Alegr etc., y existen plazoletas en Pueblo Nuevo y en San Francisco de la Calet

En la parte antigua hay que crear jardines con canchas de juego ev tando que las plazas existentes, de carácter decorativo, se conviertan "campos de gimnasia y pistas de patinaje". Se construirán en los sector de mayor densidad de población.

9. *Puerto Nacional. Zona libre.* Se refiere al proyecto de crear un pue to nacional con zona libre "con un dique entre Bella Vista y la punta orie tal de la ciudad, formando una bahía interior unida con el mar abier únicamente durante las altas mareas". Para su realización no existen ficultades técnicas; pero se recomiendan estudios sobre su importanci ventajas y posibilidades de financiación y averigüar si el ferrocarril e tendería sus rieles hasta los depósitos de la zona libre.

10. *Zonificación* Para asegurar al Ensanche un desarrollo ordena conviene distribuirlo en zonas de diferente uso; de tal modo, se podrá d tar a cada una del tipo de vías que le correspondan, ubicar los estable mientos públicos de acuerdo con la población y evitar que una urbaniz ción residencial se perjudique por la posterior ubicación de industrias, d pósitos, etc.

11. *Vivienda popular.* El mapa de densidad de población (1940) reve que en ciertas manzanas la densidad alcanza 2,200 habitantes por hect rea, lo que sobrepasa la densidad media de las metrópolis más congesti nadas y el máximo admisible de 450 o 500 habitantes por hectárea. Ur una reforma radical.

Gran número de casas de inquilinato (las más antigüas y peor co servadas) están colmadas de habitantes. "Una investigación sobre el ai de construcción, su costo y los alquileres cobrados, revelará que la inve sión hecha en ellas ya está completamente amortizada". "En estos cas la autoridad de Higiene podrá declarar dichos edificios como inhabitable siempre que haya en alguna parte viviendas disponibles para el trasla de sus moradores". Si se piensa adquirir el predio, la indemnización propietario del inmueble corresponderá principalmente al valor del pr dio, que se determinará antes de que se inicien las obras de saneamien a cargo de fondos públicos. Habrá que avaluar el terreno de acuerdo c el carácter del sector y el valor de la construcción en su estado actual; h brá que reglamentar la amortización de ese valor del edificio y facult

Principales reformas de la Ciudad de Panamá recomendadas en el Informe Brunner. 1941.

a la autoridad para la adquisición de las casas de inquilinato, con o si terreno, a los precios que resulten de dichos avalúos y amortizaciones.

La necesidad de la vivienda es uno de los problemas sociales más in portantes; no puede regirse por el principio de la oferta y la demanda.

Los avalúos deben hacerse "con todas las consideraciones posibles d los intereses de los propietarios, porque de lo contrario el capital privad perdería confianza en esta clase de inversiones y se alejaría definitiva mente de la construcción de casas colectivas".

Deben despejarse los sectores más insalubres y abrir nuevas vías través de ellos. Londres aplicó este sistema de penetración por medio d nuevas vías, valorizándolos e incorporándolos al área comercial. La re venta de los lotes valorizados permitió a la autoridad financiar el trasla do de los habitantes anteriores a nuevas viviendas construídas en terrenc más baratos. Las grandes zonas congestionadas de Panamá son Chorrill y Calidonia.

Se refiere luego el Informe a la construcción de nuevas viviendas ba ratas. En las grandes ciudades hay siempre sectores populares de ubica ción central, porque gran parte de los habitantes de la clase obrera pre fieren vivir cerca de sus lugares de trabajo; las casas de inquilinos desti nadas a tal fin se construyen generalmente por la iniciativa particular Por otra parte, razones de higiene, mejoramiento físico y moral, así como d economía urbana, lleva al sistema de descentralización, a la urbanizació de terrenos apropiados, con subdivisión adecuada, vías económicas y cons trucción de casas aisladas. Hay sistemas especiales que permiten cons truir casitas de madera fabricadas en serie, las que un tractor conduc hasta las columnas de la cimentación donde la casita se monta por medi de gatos especiales. Si en Estados Unidos el sistema de casas pre-fabrica das no dió el resultado esperado fue porque el clima no permite allí tipos d construcciones sencillas; el clima panameño ofrece condiciones favorable para estos tipos de casitas económicas.

Las casas de madera no se consideran inconvenientes, en cuanto a peligro de incendios, en poblaciones constituídas por edificios aislados la arborización es una ayuda eficaz en estas poblaciones abiertas contra l prosperidad de un incendio: las copas densas de ciertos árboles detiene el incendio.

La descentralización de las viviendas populares sería aceptable si s estableciera en las afueras urbanas (Las Sabanas) una estación de bom beros, con bombas-tanques, buenas alarmas y red de acueducto con hidran tes. La estación debe estar ubicada en forma que comunique fácilment con todos los alrededores. "Dicha localización debe ser motivo para qu el trazado de arterias que irradien en varias direcciones en vez de trazado esquemáticos rectangulares o arbitrariamente irregulares".

12. *Realización y financiación.* En épocas de crisis, muchas fami lias se ven forzadas a abandonar viviendas aceptables para ocupar otra peores y más baratas (fenómeno que los ingleses llaman *"filtering down"*) las clases más pobres siguen ocupando las casas malsanas en los ba rrios podridos (*"slums"*). En épocas de prosperidad sucede lo contrari (*"filtering up"*).

En Panamá, la época actual (1940) y años venideros parecen favorables para iniciar reformas; "cada sector de ciudad-jardín permitirá acabar con un número casi igual de habitaciones malsanas".

Con la ayuda de los establecimientos de Ahorros y Seguros, de la Lotería Nacional, de las empresas de carreras, fomentado con acciones cívicas, la autoridad podrá enfocar un programa de saneamiento de la vivienda popular que en lapso de cinco o seis años cree un total de 2,000 habitaciones, lo que equivaldría a reformar las condiciones de vida de unos 12,000 habitantes.

No se recomienda que el Estado se encargue de la construcción y del arrendamiento de las nuevas viviendas: primero, porque la autoridad pública construye a un costo más alto, y segundo, porque los habitantes se acostumbran a recibir una casa del Estado como una especie de asistencia social y se dificultan los procedimientos para el cobro de inquilinos morosos. Varias casas de inquilinos de reciente construcción sólida y provistas de todo lo necesario dan un rendimiento de 11 y de hasta 12%; "lo que prueba la posibilidad de construir casas de inquilinato sólidas, sin que se perjudique por ello su rendimiento".

Recomienda la creación de una *"Corporación de la Vivienda"* como sociedad anónima en que el Gobierno tenga representantes. El capital inicial se formaría mediante la emisión de acciones; las ganancias se limitarían a un cierto porcentaje que se crea conveniente; el excedente se invertiría en mejorar las viviendas creadas. El valor estable de las acciones quedaría respaldado por los inmuebles de la empresa. Con el progreso de las construcciones, se emitirían nuevas acciones y los propietarios de casas de inquilinato quedarían obligados a invertir la prorrata de los alquileres recibidos a título de amortización en acciones de la *"Corporación de la Vivienda"*.

13. *Tareas urbanísticas adicionales.* Recomienda estudios especiales referentes al recreo; "la formación de un gran parque forestal a continuación del parque campestre existente en Panamá Viejo, con jardín botánico (y ensanche del zoológico), campo deportivo (con canchas para tennis, basket ball y piscina), acondicionamientos de playas apropiadas, higiénicas y no afectadas por las mareas, balnearios a orillas de los ríos (ejemplos, ríos Juan Díaz y Pacora). Estos lugares de recreo se destinarían principalmente a la clase media que no dispone de medios suficientes para diversiones sanas.

Recomienda, además, la creación de una ciudad-jardín-satélite en la montaña, unida por carretera con la ciudad, y destinada a recreos de fines de semana, con casas campestres, capilla, hotel, pequeño centro comercial, escuelas y albergues de clubes sociales. Sería un atractivo para los habitantes de la Zona del Canal.

14. *Impuesto a la valorización.* En los últimos decenios se ha operado en Panamá una considerable valorización de los terrenos, fenómeno que se presentará en aquellas partes en las cuales las reformas urbanas realizadas por el Gobierno mejoren sus condiciones. Ocurrirá en el sector central ahora ocupado por viviendas congestionadas si se destinan algunas manzanas a fines comerciales, o donde se abran arterias en sectores descuidados, o por la apertura de la comunicación que se recomienda entre la Plaza de la Independencia y el sector norte del Ensanche. Especial-

mente notable sería el beneficio en los alrededores de la Catedral, don el costo de apertura de la nueva vía podría financiarse mediante un i puesto de valorización que los propietarios beneficiados pagarían en curso de cinco o diez años; todo esto, permitiría contratar un empréstit especial para acometer tal obra. Así se hizo en Bogotá con magnífic resultados.

15. *Organización del Servicio.* Para atender a los problemas urb nos presentes y futuros es necesario que exista un servicio gubernament constante de urbanismo y habitación popular. Le correspondería levant un plano exacto de la ciudad antigua (con las líneas de edificación de l manzanas existentes), el levantamiento topográfico de toda el área urb na, elaborar el plano regulador y del ensanche de la ciudad (sector p sector), fiscalizar las urbanizaciones de particulares y cooperar con Administración de Hacienda en los asuntos del impuesto de valorizació

En cuanto a la vivienda popular, iniciaría el control de las casas inquilinato, declararía —de común acuerdo con las autoridades de sanid e higiene— los inmuebles cuyo estado no permita una reforma satisfact ria, fijaría el plazo para su desocupación y demolición y adelantar —dentro de las disponibilidades económicas del Gobierno— la creaci de urbanizaciones para obreros, y la construcción o fabricación industri de viviendas.

Este organismo tendría que extender sus actividades a todas las d más ciudades de la República.

Con esta recomendación, de tanta importancia y futura repercusió finaliza el Informe Brunner en la parte pertinente a la ciudad de Panam única que hemos extractado. Se completa con otra, más breve, referen a la ciudad de Colón. El informe iba acompañado de 25 estudios gráfico de los que sólo hemos logrado para el Archivo del BUR trece, casi tod reproducidos por vez primera en esta Publicación Nº 17 del Banco de U banización y Rehabilitación.

REPERCUSIONES DEL INFORME BRUNNER.

Repercusión inmediata de las sugestiones del Dr. Brunner fue la pr mulgación de la Ley Nº 78 de 1941 (23 de Junio) por la cual se reglame tan las urbanizaciones en la República de Panamá. Por su mandato, to proyecto de urbanización deberá, en adelante, ser aprobado por el Mini terio de Salubridad y Obras Públicas (1).

Los planos de los proyectos de urbanizaciones se prepararán a esca 1; 2,000, o mayor. Indicarán: localización, coordenadas del plano de l ciudad, curvas de nivel y otros detalles topográficos; construcciones, vía conexiones y enlace con las vías principales existentes, y denominación d la urbanización. Adjuntará los perfiles longitudinales y las seccione transversales de las vías que se proyectan.

El ancho mínimo de las vías será: a) Avenidas o vías principale de tránsito: 25 metros. b) Vías regulares de comunicación urbana: 1 metros. c) Vías locales (residencias): 10 metros. d) Caminos de peat nes: 5 metros.

---

(1) En 1945 este Ministerio se dividió en dos: el Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Trabajo, Previsión Social y Salud Pública.

El porcentaje del área de toda urbanización que se cederá al Gobierno para ser destinado a calles y avenidas, parque y edificios públicos, se regirá por esta norma: a) Para terrenos mayores de 20 hectáreas: 20%. b) Mayores de 40 Ha.: 25%. c) Mayores de 60 Ha.: 30%. d) Mayores de 80 Ha.: 35%. e) Mayores de 100 Ha.: 40%. En las urbanizaciones inmediatas a vías urbanas existentes, el área por ceder se podrá calcular incluyendo en el área total parte de las vías situadas en el contorno del terreno, con una faja que corresponda a la mitad de su ancho. En las urbanizaciones menores de 25 Ha. el porcentaje mínimo para calles, avenidas, parques y edificios públicos no excederá del 15%.

En todo proyecto de urbanización se señalará el uso que podrán tener las zonas (culturales, residenciales, comerciales, industriales, mixtas u otras).

Se dará aprobación a los proyectos de urbanización tomando como base la formación de las siguientes zonas urbanas: a) Zona comercial; b) Zona residencial de edificación continua exclusiva; c) Zona residencial de edificación aislada o semi-aislada exclusiva; d) Zonas mixtas y barrios obreros de edificación continua o aislada; e) Zonas industriales (talleres, fábricas, industrias, depósitos de mayoristas, garages, servicios ferroviarios, etc.). En las Zonas residenciales se admitirán centros religiosos y educativos y comercios de artículos de uso doméstico y alimenticio solamente. Podrán tener garages, pero sin talleres de reparación.

En las zonas mixtas y barrios obreros podrá haber pequeñas fábricas, talleres, garages, lavanderías, panaderías y depósitos en general. Los centros de recreo no están sujetos a zona determinada.

El Ministerio podrá darle autoridad al Municipio para que reglamente sobre los siguientes aspectos: a). Areas y dimensiones de los lotes (extensión mínima o de término medio); b). Construcciones contínuas o en grupos aislados; c). Longitud máxima de la construcción contínua; d). Ancho de faja lateral que debe quedar sin edificar en el caso de edificación aislada o semiaislada, o al término de una fila en construcciones contínuas; d). Retroceso de la línea de edificación desde la calle (ancho del jardín antepuesto al edificio); e). Area máxima de cuerpos de edificios salientes en la faja del jardín; f). Altura de las edificaciones (número de pisos); g). Tipos de cercas; h). Perfiles de calles y plazas.

Se podrán fijar varios sectores en las urbanizaciones y las construcciones se aprobarán únicamente en aquel en que las obras urbanas (pavimentación, desagües, etc.) estén satisfactoriamente adelantadas.

En las inmediaciones de las ciudades de más de 5,000 habitantes sólo se podrá construír en lotes que formen parte de urbanizaciones debidamente aprobadas.

Después de 3 años de aprobado un proyecto, sin que se haya realizado, el propietario deberá obtener su revalidación y podrá introducir las alteraciones que estime necesarias.

La altura de los edificios dependerá del ancho de la vía. No podrá ser mayor de dos veces el ancho de la calle, en las zonas comerciales, y de una vez el ancho en las demás zonas. Para los edificios situados frente a una plaza o parqque público se podrá conceder altura mayor. Los pisos adicionales que se levanten a mayor altura de la permitida tendrán fachadas hacia todos los costados, laterales y traseros, del lote, y se retirarán por

lo menos dos metros. No se admitirán edificios de un sólo piso en las vías comerciales y en determinadas plazas urbanas. La altura de los edificios industriales se regirá por el carácter y las necesidades de los establecimientos respectivos.

Como calle privada se considera una vía en terreno particular que sirva de acceso a varias habitaciones o talleres, etc., situados en el interior de la propiedad. Estas calles pueden tener entradas por sus dos extremos, o por un sólo extremo (calle ciega o *cul de sac*). Para abrir una calle privada se requiere aprobación del proyecto. Se exigirá una ampliación en el fondo de las calles ciegas si estas hubieran de servir para vehículos, que de otra manera no podrían dar la vuelta. (1).

En las calles de uso privado el propietario deberá construír y conservar los pavimentos, desagües y otras obras de saneamiento y ornato.

Todo proyecto de urbanización debe indicar el tipo de pavimentación de sus calles y aceras, los sistemas de abastecimiento de agua y desagüe (tanto de lluvia como sanitario), material y tamaño de tubería, y consumo de agua que se prevee, su fuente de abastecimiento o sistema para abastecer a la nueva urbanización. Indicará las cámaras de inspección, tanques de lavado por inundación, tanques sépticos, etc., y el sistema de desagüe a que se piensa conectar. Tales sistemas necesitan la aprobación del Ministerio.

No se autorizará ningún proyecto de urbanización hasta tanto la compañía que preste los servicios públicos de electricidad, gas y teléfono presente un plano con indicación de los sistemas correspondientes que se van a usar.

Esta Ley facultó al Poder Ejecutivo para la reglamentación de la misma.

Y el Decreto Nº 130 de 1941 (15 Septiembre) estableció su reglamentación. Su detalle y el de los sucesivos Decretos que la han modificado escapa del cuadro general de este estudio, que tiene por finalidad presentar un esquema general de la evolución de los problemas urbanísticos de la ciudad de Panamá y de los esfuerzos hechos para su solución o alivio.

HACIA LA CREACION DE UNA INSTITUCION DE URBANISMO. "No podremos jamás verificar una obra definitiva, un plan completo y orgánico de la ciudad, sin establecer primero esta sección técnica de urbanizaciones. Debería esta sección ser una dependencia del Municipio, y para su funcionamiento se requiere la presencia de un Urbanista de reconocido prestigio, por un tiempo suficientemente largo, y, por lo menos, un Arquitecto, un Ingeniero, Agrimensores, Dibujantes, etc. Mientras tal cosa no se haga, tendremos enormes problemas por resolver y viviremos en el constante peligro que engendran las soluciones aisladas llevadas a cabo por individuos nó técnicos en la materia." Así se manifiesta el Ingeniero Sr. Juan Alberto Morales en un artículo ("El Ingeniero J.

---

(1) Una calle ciega en uno de cuyos extremos existe una pequeña plaza o plazoleta se llama en castellano "**barreduela**", palabra que bien puede sustituir al galicismo "**cul de sac**".

A. Morales comenta nuestro editorial sobre lugares de estacionamiento") aparecido en la edición del 13 de Junio de 1941 de "El Panamá-América". Y añadía: "Ya el Gobierno Nacional, comprendiendo muy bien la importancia de este asunto, requirió los servicios del Doctor Karl H. Brunner. El que estas líneas escribe preguntó al Dr. Brunner, en la Sociedad Panameña de Ingenieros, si entre las recomendaciones que se disponía a hacer al Gobierno figuraba la de la formación de una oficina de Planificación de la ciudad. A esta pregunta respondió el Dr. Brunner que éste era, precisamente, el punto capital de sus recomendaciones".

EL DEPARTAMENTO TECNICO DEL MINISTERIO DE SALUBRIDAD. En la *"Memoria del Ministerio de Salubridad y Obras Públicas para la Asamblea Nacional de Panamá correspondiente al Ejercicio de* 1940-1942" (Panamá. Imprenta Nacional. Tomo II. pp. 404-406) aparece un plan de "ESTUDIOS URBANISTICOS ELABORADOS EN LA SECCION DE CONSTRUCCIONES. DEPARTAMENTO TECNICO", del propio Ministerio. "La Sección de Construcciones —dice— trazó un plan general de urbanismo para solucionar el problema ya que, con anterioridad, no existían regulaciones en la construcción y trazado de urbanizaciones en las cercanías de la ciudad de Panamá. El programa incluía la urbanización y embellecimiento del área suburbana de Panamá con acople racional entre ésta y las urbanizaciones adyacentes y, además, los poblados de San Francisco de la Caleta, Río Abajo y Pueblo Nuevo. Otra de las orientaciones que se trazó la Sección de Construcciones fué la de cumplir, hasta donde fuera posible, el Plan Regulador de la ciudad de Panamá trazado por el Dr. Karl Brunner. "Se aspira, así, a la aplicación del terreno de la Ley 76 de 23 de Junio de 1941, que preve la subordinación de toda urbanización al Polígono General de la ciudad de Panamá".

"El resultado del cumplimiento del azaroso trabajo de urbanismo ejecutado en la Sección de Construcciones, fué el siguiente:

1º Acople general entre diferentes áreas situadas entre la ciudad de Panamá y San Francisco de la Caleta, trabajo que incluye el trazado de calles y Avenidas y un bosquejo general para la canalización del río Matasnillo y aprovechamiento de su desembocadura y de parte de su curso inferior como pequeño puerto. (Escala usada: 1 : 2,500).

2º Acople y urbanización del sector noroeste de la ciudad, comprendiendo los terrenos del Municipio de Panamá y los adyacentes al Barrio Obrero y al río Curundú (Escalas usadas: 1 : 2,500 y 1 : 5,000.)

3º Proyecto definitivo de Vía rápida y Arteria Principal de Tránsito entre Panamá la Vieja y la ciudad de Panamá, en un largo total de 8 kilómetros. Abarca este proyecto: plan general, perfil longitudinal, secciones transversales, nivelación general y detalles de construcción.

4º Cálculo de 5 polígonos cerrados a una aproximación de 1 : 10,000 y 1 : 5,000, en una extensión de 180 hectáreas, con el fin de enlazar estas áreas y ceñirlas al polígono general de la ciudad.

5º Elaboración de planos para la calle 13 de Paitilla y ensanches de varias vías.

6º De este plan para el futuro desarrollo de la ciudad, se tienen en el Archivo de este Ministerio una red de polígonos, todos cerrados con gran aproximación, en una cantidad mayor de 40,900 metros: el 70% de

la red externa. Dentro de la ciudad de Panamá se han hecho estudios en más de 64,000 metros del perímetro más probable, en que se encuentran estudiados sus rumbos y distancias con gran precisión.

"Si los trabajos continúan verificándose en la misma forma y disponiendo del elemento técnico con que actualmente contamos, basándonos en el trabajo elaborado hasta la fecha, no es utópico calcular que antes de 18 meses estará absolutamente terminado el Plano General con sujesión a la Ley .... a un costo sumamente bajo (B/.30,000)".

La misma Memoria inserta a continuación el *esquema de un "Proyecto General de Urbanización de la Ciudad de Panamá"*, que reproducimos totalmente.

Introducción. PRIMERA PARTE. Capítulo I. Evolución. Exposición Histórica. La Ciudad antigua, colonial y moderna. Capítulo II. SITUACION. a). Cuadro geográfico; b). Sitio topográfico; d). Datos geológicos; c). Datos meteorológicos; e). Estadística, Demografía Etnografía, etc. (1) Capítulo III. ANATOMIA DE LA CIUDAD ACTUAL. Centros. Arterias principales y secundarias. Los Barrios de la ciudad. Los espacios libres y construídos. Los alrededores. Generalidades.

SEGUNDA PARTE. Capítulo I. LA CIUDAD DEL FUTURO. Consideraciones generales sobre la ciudad de Panamá. Puerto terrestre. Puerto fluvial. Puerto marítimo. Puerto aéreo. Centro Industrial Centro Comercial. Centro de Atracciones. Pesca. Cabotage. Natación. Caza. Centro Turístico. Universidad Panamericana. Capítulo II. ESTUDIO DEL ACOPLAMIENTO GENERAL DE URBANIZACIONES, en relación con las condiciones expuestas. a). Nuevo trazado; b). Centros creados; c). Arterias principales; d). Anexión de barrios; e). Anexión de espacios libres; e). Acoples parciales. Transición entre la ciudad y el campo. a). Región rural. b). Reserva de bosques. c). Bosques de extensión. Capítulo III. LOCALIZACION DE EDIFICIOS PUBLICOS. LA ESTETICA DE LA CIUDAD. a). Canalizaciones subterráneas. b). Arborización. c). Decoración de las vías públicas. e). Conservación de sitios de belleza autóctona. f). Monumentos Históricos. g). Silueta general. Capítulo IV. LEYES QUE REGULAN EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE PANAMA. a). Construcción. b). Vía Pública. c). Sanidad. d). Turismo. Capítulo V. SERVICIOS PUBLICOS. a). Saneamiento. b). Acueducto. c). Fuerza motriz y alumbrado. d). Transportes. e). Comunicaciones. Capítulo VI. CREACION DE RENTAS. a). Impuestos. b). Aprovechamiento de detritus urbanos. c). Municipalismo.

Hasta aquí las hemos considerado repercusiones del Informe Brunner.

Las preocupaciones por los problemas de urbanismo tuvieron mayor ímpetu en 1944. En este año, el Arquitecto Urbanista del Instituto de Asuntos Interamericanos de Washington, Señor David R. Williams, trazó un bosquejo general de investigación, planeamiento y trabajo de los problemas urbanos más urgentes de las ciudades de Panamá y de Colón,

---

(1) Este cuestionario ha sido, en su mayor parte, contestado en la Publicación Nº 1 del Banco de Urbanización y Rehabilitación en los capítulos "Algunos aspectos de la ciudad de Panamá", que elaboramos (Octubre 1944-Marzo 1945) al iniciar nuestras tareas en la Sección de Información del Banco.

e la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos —sensible a la estión— reprodujo en los números 5 y 6 de su revista *"Ingeniería y quitectura"*.

A principios del mismo año 1944 se dictó un ciclo de conferencias en Universidad de Panamá en torno a estos problemas por los arquitectos nameños Señores Guillermo de Roux (*"Introducción al Urbanismo"*), cardo J. Bermúdez (*"La Arquitectura Viva"*) y Octavio Méndez Guardia *La Vivienda"*), cuya síntesis reprodujo el Nº 1 de *"Ingeniería y Arquitectura"* (Febrero de 1944).

Y bajo tal ambiente, propicio, se crea el Banco de Urbanización y habilitación.

6. *DIAGNOSIS DEL BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION.*

El Decreto Ley Nº 54, de 22 de Agosto de 1944, crea el Banco de Urbanización y Rehabilitación. (Véase Anexo N 2). (1).

Nace la Institución para solucionar cuanto antes, en la medida de los recursos del Estado, el problema de la vivienda de inquilinato. Y añade: "Que este problema está íntimamente ligado al de la urbanización de las áreas urbanas y semi-urbanas no ocupadas aún con viviendas, y al de la rehabilitación de las secciones urbanas que precisa reconstruír para ponerlas a tono con la salubridad, el ornato y la seguridad públicas; que la Caja de Seguro Social ha iniciado un plan de construcción de viviendas, que aisladamente realizado no produciría tan

---

(1). Sobre los antecedentes inmediatos de la creación del Banco, obra en su Archivo (Expediente 571-1), una comunicación (7 de Enero 1949) del Ingeniero Juan Alberto Morales, quien afirma que, siendo en 1944 Secretario del Ministerio de Salubridad y Obras Públicas expuso al Ministro, Ingeniero Sr. Juan A. Galindo, la idea de fundar, dentro del Ministerio, un **Departamento de Urbanismo**, ya que "los problemas urbanos no habían sido planteados prácticamente en la República, aparte del intento aislado que significaba el Informe Brunner". El Ministro le manifestó que estaba estudiando el asunto y que su hermano —Arquitecto Sr. Inocencio Galindo V.— tenía la "idea de la fundación de un Banco (primera vez que oí funcionar la palabra Banco)". Organizó una comida en honor del Sr. David R. Williams, arquitecto relacionado con los asuntos de la vivienda en los países americanos, a la que asistieron los siguientes Señores: Dr. Gillington (Jefe de la Oficina de Sanidad), Comandante Juan Antonio Guizado (Jefe de la Oficina de Seguridad), Horacio Clare, Jr. (Presidente de la Sociedad Panameña de Ingenieros), Francisco López Fábrega (Ingeniero Municipal), Alberto Méndez Pereira (Secretario de Educación), Elmer Haw (Ingeniero relacionado con los problemas de la vivienda en la Zona del Canal), Inocencio Galindo V. (Arquitecto), Juan A. Morales, y otros. En ella se discutió el problema de la vivienda en Panamá y el Sr. Inocencio Galindo V. expuso su plan para la fundación de un Banco con autonomía y recursos propios. Al día siguiente, afirma, el Ministro procedió a redactar el proyecto de Decreto que fundó al Banco.

buenos resultados como un plan general de urbanización y rehabilitació para cuya mejor realización se crea la institución denominada BAN DE URBANIZACION Y REHABILITACION. Se le reconoce persone jurídica propia, sujeta a la vigilancia e inspección de la Ley.

Con el fin de proveer al Banco del capital necesario para comen a funcionar, el Gobierno le traspasa a título gratuito el usufructo de lotes urbanos, adquiridos de la Compañía del Ferrocarril de I namá, a los cuales se refiere la Ley 14 de 1941. Es usufructo de car ter permanente, sin que el usufructuario pueda enajenar el derecho usufructo pero sí garantizar con él la emisión de Bonos, que tendrán garantía subsidiaria de la Nación.

Los recursos del BUR son: a). el producto líquido de los Lotes banos de las ciudades de Panamá y Colón; b). el producto de la emisi de Bonos; c). el producto de la emisión de Cédulas Hipotecarias que c la garantía de sus propios bienes inmuebles pueda efectuar el Banco; el valor de otros préstamos que obtenga; e). los réditos de sus capita e inversiones; f). las donaciones que se le hicieren; g). las sumas que le asignen en los presupuestos nacionales o provinciales; y, todos los b nes que el Banco adquiera.

El BUR está exonerado del pago de impuestos nacionales y provi ciales, aunque no del impuesto de inmuebles sobre sus propiedades.

Puede tener las siguientes actividades: a). emitir bonos; b). a quirir las fincas que sean necesarias por compra, permuta, donación cualquier otro título legal, bien para urbanizar o rehabilitar, ya pa construír casas de viviendas en lugares que no necesiten rehabilitació c). Hacer préstamos a largo plazo y con un interés que no exceda 4% anual, a los propietarios que deseen llevar a cabo por su cuenta reconstrucción de sus casas, dentro del plan general que adopte el Ban para la respectiva sección, y cobrando el dueño de la propiedad el arrend miento de las casas construídas o rehabilitadas, dentro del canon máxi que el Banco señale. El préstamo podrá hacerse hasta por el valor tot de la construcción, garantizado como primera hipoteca; d). Emitir C dulas Hipotecarias, con garantía de inmuebles del Banco que sea preci gravar para tal fin, cédulas que devengarán un interés no mayor del 6 anual y que serán destinadas exclusivamente a pagar el valor de los bi nes que el Banco deba adquirir y cuyos dueños deseen recibir el pago tal forma para asegurarse una inversión razonablemente productiva; e Vender por medio de licitación las propiedades del Banco, siempre q haya sido objeto de urbanización y rehabilitación; f). Administrar s propios bienes y arrendar éstos y aquellos cuyo usufructo le sea traspas do por el Estado; g). Efectuar cualesquiera otras operaciones de crédi que considere convenientes dentro de los fines del Banco; h). En gen ral, toda obra compatible con los fines de su creación.

Las compras se efectuarán mediante arreglo directo con los dueños las propiedades serán avaluadas por dos peritos que designe el Banc Cuando haya lugar a expropiación, en los casos determinados por Ley, se dará cuenta al Poder Ejecutivo para que proceda a efectuarla.

El manejo, dirección y administración del BUR está a cargo de u Gerente y de una Junta Directiva, compuesta por el Ministro de Trabaj

Previsión Social y Salud Pública, quien la preside; el Gerente del Banco Nacional; el Gerente de la Caja de Seguro Social; el Contralor General de la República y un Ingeniero o Arquitecto que designe la Sociedad Panameña de Ingenieros.

El 1º de Septiembre de 1944 comenzó el Banco sus labores. "Aquella mañana, —escribe su primer Gerente, Lcdo. Eduardo Vallarino— la naciente Institución contaba, por todo equipo, con un flamante Decreto-Ley, con el Gerente que suscribe, con un departamento vacío en el edificio que ocupaba entonces la Caja del Seguro Social (en el Parque de Lesseps), con una silla y con una mesa. Esto, y una dosis de buena voluntad, señalaban la jornada primera de su vida". ("Dos años de labores. 1944-1946". Publicación Nº 9 del BUR. 1946. pág. 3).

La obra del BUR, en sus cinco primeros años de existencia, aparece recogida en la Publicación Nº 16, Agosto de 1949. Los resultados "pueden sintetizarse hoy así: más de 1,500 unidades de vivienda construídas y habitadas por unas 8,000 personas".

"Algunos países —Chile, Brasil y Panamá, entre otros— están construyendo más edificios con fondos públicos que Estados Unidos", reconocen los urbanistas Anatole A. Solow y Francis Violich. (pág. 7 de la misma Publicación Nº 16).

El BUR realiza tres actividades relacionadas con la construcción de vivienda: edificación de casas de inquilinato, otorgamiento de préstamos para construír casa propia y construcción de casas de venta en Vista Hermosa.

El total de unidades de vivienda construídas en la ciudad de Panamá, en el período 1944-1949 es de 1,210. En la ciudad de Colón, es de 160. En el Extrarradio urbano, adelanta el BUR la construcción de una ciudad satélite: Vista Hermosa. "El proyecto incluye la construcción de 1,500 unidades de vivienda, 2 escuelas primarias, un centro comercial, campos de juego, centro comunal, Iglesia y otras unidades de servicio público". "Este proyecto fué iniciado en enero de 1946. Hasta Julio de 1949 se han construído 612 unidades de vivienda, 2 unidades comerciales, calles, veredas, la carretera de circunvalación y los sistemas de acueducto y alcantarillado correspondientes. Cubre un total de 70 hectáreas". "Se han construído casas de venta de dos, tres y cuatro recámaras, todas de una sola planta. Unas son de tipo individual y otras dobles. Las casas de alquiler son también de una sola planta y constan de una, dos, cuatro, seis u ocho unidades de vivienda". Las casas de venta se adjudican mediante sorteos públicos y la deuda se amortiza en un plazo de veinte años y por pagos mensuales a razón de siete balboas por cada mil balboas de deuda".

El Reglamento de Préstamos del BUR a particulares, para construir su vivienda propia, permite prestar hasta la suma de B/.7,500; el plazo para pagarlo es de veinte años y el interés anual, de cinco por ciento. El número e importe de préstamos otorgados desde Julio de 1946 a Noviembre de 1948 (fecha en que fueron suspendidos) es el siguiente: a) En la ciudad de Panamá y sus aledaños: 108 préstamos, con un importe total de 708,820 balboas; b) en la ciudad de Colón y sus aledaños: 8 préstamos, con un valor total de 53,000 balboas; y c) en el resto de la Re-

pública: 33 préstamos, con un valor total de 142,000 balboas. El monto global de préstamos, en el período citado, asciende a 904,220 balboas.

En el curso de su corta vida, el BUR ha hecho 17 publicaciones, donde de modo sobrio y concreto ha abordado muchos problemas que afectan a sus propios fines y a la ciudad de Panamá. (Véase la relación inserta al final de este libro). Conocido en América, ha participado en las siguientes conferencias y reuniones de carácter técnico: 1ª IV Congreso Panamericano de Arquitectos, celebrado en Lima. Octubre de 1947. 2ª Reunión Internacional de Expertos sobre la Vivienda Tropical. Caracas, Diciembre de 1947. 3ª Conferencia de la Sociedad Americana de Planificadores Oficiales (American Society of Planning Officials). New York, Diciembre de 1948. 4ª Organización del Departamento de la Vivienda Popular, por el Instituto de Fomento de la Producción de Guatemala. Guatemala, Abril 1949. 5ª Primer Congreso Internacional de Ingeniería Civil. Ciudad de México, Abril de 1949.

La más pronta finalización de la ciudad-satélite de Vista Hermosa prosigue con ritmo acelerado. Un nuevo proyecto, en vías de inmediata realización, es la construcción de otra ciudad-satélite en Juan Díaz, que constará de 241 casas individuales, escuela, edificio comercial, edificio público, parque, campo de juego, calles, acueducto y alcantarillado.

Esta nueva barriada popular está situada en el extrarradio urbano de Panamá, colinda con la población de Juan Díaz.

El Proyecto, iniciado a fines de 1949, tiene por finalidad dar vivienda a la población que ocupa de hecho terrenos de la nueva Universidad y de Panamá la Vieja, donde habita en miserables chozas, sin agua, luz, ni servicios sanitarios, constituyendo una grave amenaza para la salud pública.

Se inspira en los siguientes principios: 1º ciudad-satélite (ampliación de la de Juan Díaz); 2º destinada a población obrera de muy escasos recursos; 3º se divide en lotes amplios (15 metros de frente y 40 metros de profundidad) que permitan, tras de la casa situada en el frente de la calle, la existencia de un pequeño huerto familiar; 4º cada casa consta de dos cuartos, cocina y baño; 5º las casas serán vendidas; se adjudicarán mediante sorteos públicos dando preferencia a los moradores de la Universidad y Panamá la Vieja, quienes se comprometerán a quemar sus casas antes de mudarse a las nuevas; 6º los pagos mensuales serán de 10 a 12 balboas en plazo de 20 años.

La nueva población (Barriada de Juan Díaz Nº 1) constarán de 249 unidades de vivienda, un centro comercial, un centro comunal y una escuela primaria con campo de juego.

Están en construcción 100 casas, de una sola planta y una recámara, todas de tipo individual (una unidad de vivienda).

Al norte del Cementerio de Juan Díaz se está construyendo una nueva barriada (Juan Díaz Nº 2) con las mismas características de la anterior. Han comenzado las obras en Abril de 1950. Constará de 187 casas individuales, en lotes de 15 por 30 metros; centro comercial, centro comunal y Escuela con amplio patio de juego. Se ensaya en ella un nuevo tipo de vivienda aún más barata, con teja nacional sin forro, piso de cemento y paredes de bloque de concreto con repello exterior solamente.

Estas breves notas históricas, de labor cumplida "sin ufanía de acierto pero con conciencia de deber cumplido" (como dice la Presentación de

la Publicación Nº 9), sirven de marco para resumir ahora lo que llamamos "Diagnosis del Banco de Urbanización y Rehabilitación", es decir el modo de plantear los problemas más agudos que, a juicio del sucesivo personal técnico que ha laborado en el BUR, confronta la ciudad de Panamá, como el Plan Regulador y la Comisión de Planificación (arquitecto urbanista Stephen V. Arneson), el Programa e Ideario de la Oficina de Urbanismo (arquitectos Guillermo De Roux y Ricardo J. Bermúdez), el Censo de la Vivienda (Anatole A. Slow, Angel Rubio y Ana G. Casís), Puerto de Panamá (A. Rubio) y Proyecto de Reglamento de Urbanización (G. De Roux y R. J. Bermúdez). Pasamos a resumirlos.

a) *SOBRE PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE PANAMA. COMISION DE PLANIFICACION URBANA.*

(Resumen de la Publicación Nº 2, del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Julio 1945. Redactada por el entonces Urbanista del Banco, Sr. Stephen A. Arneson).

La Junta Directiva del Banco de Urbanización y Rehabilitación ha manifestado interés en la preparación de un Plan Regulador de Panamá. Parece indicado presentar un esquema, lo más simple posible, sobre los elementos que constituyen un Plan Regulador completo e indicar los resultados que de él podrían esperarse, el personal necesario para prepararlo y las funciones permanentes del Concejo que administraría ese Plan para conservarlo vivo y flexible, en perenne armonía con las necesidades cambiantes de la ciudad.

Finalidad esencial de este examen es afirmar e insistir en que un buen Plan Regulador no se puede preparar, y menos efectuar, sin un cambio y ampliación de las funciones gubernamentales. Planificación, en el más preciso sentido de la palabra, significa pleno control del presupuesto para el planeamiento y el mejoramiento de cada servicio público. La Planificación material, física, no puede hacerse a espaldas de la planificación económica. Un problema real se plantea como cuestión previa: el de si un Consejo de Planificación debe ser un organismo anexo a las funciones legislativas del Estado o una rama de las funciones administrativas del Gobierno.

Desde luego, un Consejo de Planificación —si no ha de quedar como un organismo burocrático más, en cuyo caso no se justifica— debe tener capacidad para hacer recomendaciones sobre la distribución de los fondos públicos que han de manejar los distintos ramos del Gobierno, así como también para sopesar las necesidades de esos ramos diversos de la administración cuando ellos solicitan del poder legislativo el capital necesario para desarrollar sus programas de mejoramientos de servicios públicos.

Basándose en esa función consultiva y recomendadora, estiman algunos que el Consejo de Planificación debiera estar directamente relacionado con el Poder Legislativo, y ser responsable ante él. Por otra parte, el Consejo de Planificación debe aprobar los proyectos que han sido formulados y vigilar la exacta observancia de las leyes de zonificación; y como estas últimas son funciones administrativas, no falta quien opina que el Consejo de Planificación debe quedar adscrito a los organismos administrativos del Gobierno, es decir, al Poder Ejecutivo.

El Gobierno de un Consejo de Planificación reside en un Consejo o Junta de Directores. Cinco directores es un número recomendable. Si al Banco de Urbanización se encomendasen las funciones plenas de un Consejo de Planificación, la representación de personas ajenas al Gobierno

debería aumentarse. Enseña la experiencia que este tipo de Consejo o Junta es la que mejor funciona.

Pareciera, en principio, que los aspectos técnicos de la Planificación ocupan el primer plano, más una vez emprendida la tarea aparece con evidencia que lo esencial en la función directiva es tacto y sana dirección y que dicha función no reclama la presencia de un técnico. Diremos más, el técnico no es, frecuentemente, recomendable para ella. Por eso, los Presidentes de las Juntas suelen ser hombres de negocios dotados de gran espíritu público y sentido social, y nó ingenieros o arquitectos.

La labor específicamente técnica de urbanistas, arquitectos e ingenieros se basa sobre severas y constantes investigaciones estadísticas. La Sección Estadística de un Consejo de Planificación ha de merecer importancia capital. Cuando sus funciones traspasan las dimensiones de las áreas urbanas para intervenir en problemas de planificación regional y nacional, a la información estadística debe sumarse la más completa y selecta información geográfica.

Un Consejo de Planificación debe escuchar y considerar las peticiones que las distintas instituciones públicas hagan por obtener y manejar fondos, pero además debe estudiar y preparar un plan coordinador de trabajos públicos como parte importante del Plan Regulador, sin el cual éste no puede ser ejecutado inteligentemente. Función coordinadora que, probablemente, ejecuta actualmente el Contralor.

Una de las más importantes funciones de un Consejo de Planificación es la de examinar y resolver las peticiones de cambios de zonas. En ésto un juicio sereno, después de oído el parecer de los técnicos, es esencial; aunque no sea éste un problema exclusivo de los técnicos.

Lo anterior es una breve, aunque no completa, descripción de las funciones de un Consejo de Planificación adecuadamente organizado.

Un Plan regulador es trabajo de enormes proporciones, que, usualmente, no se completa en todas sus partes, en un momento dado. Y no necesita completarse en todas sus partes, en un tiempo determinado, porque, aunque las partes o elementos del todo están relacionadas entre sí, estas relaciones no son tan íntimas y necesarias que impidan la aislada realización de algunas de ellas. Por ejemplo, un plan de tránsito se puede concebir y ejecutar sin necesidad de esperar la preparaci6n de un plan de construcciones escolares.

Un razonable esquema de Plan Regulador de la ciudad de Panamá abarca los siguientes puntos:

1.— Tránsito (Incluye: vías libres, calles, carreteras públicas, ensanche de calles, lugares de estacionamientos, puertos, aeropuertos).

2.— Viviendas y Construcciones (Regulación de nuevas urbanizaciones, edificios construídos por instituciones públicas, rehabilitaciones, Código de construcciones).

3.— Aprovisionamiento de agua y sistemas de desagües (Revisión de las condiciones actuales y programa de reformas para acondicionar todas las áreas urbanas de tan vitales servicios).

4.— Escuelas (Investigación de las facilidades actuales y su relación con las tendencias de la población para asegurar facilidades escolares según la localización de las familias que residen dentro del área urbana. Planificación de los nuevos edificios que se necesiten).

5.— Parques y Recreos (Investigación de las facilidades actuales y determinación de la redistribución necesaria a fin de dotar de parques y campos de juegos a la población del área urbana).

6.— Hospitales y Clínicas (Las mismas investigaciones y determinaciones).

7.— Bibliotecas Públicas (Idénticos estudios y proyectos).

8.— Industrias, Puertos y Zonas Libres (Determinación y localización del área necesaria para zonas industriales. Estudios y recomendaciones acerca del problema del establecimiento de puertos y Zonas Libres).

9.— Centros de Gobierno y Administración (Recomendaciones sobre los emplazamientos de Oficinas Públicas. Elección de los lugares adecuados).

10.— Zonificación y Planificación de la utilización del suelo. (Preparación de textos y mapas sobre la utilización del suelo, posibilidades y restricciones). Esta parte del Plan Regulador exige el mayor esfuerzo en su preparación original y en su posterior administración.

Cuando todas las partes del Plan Regulador han quedado preparadas urge, como consecuencia, un programa preciso de trabajos públicos para n período de tiempo relativamente extenso; digamos, seis años. Progra- na previsor y armónico que solo puede conseguirse mediante la previa reparación del Plan Regulador. Por ejemplo, un programa de construc- iones en los suburbios no puede plantearse hasta que lleguen a aquellos as líneas de aprovisionamiento de agua y los sistemas de desagües. Pero a coordinada planificación de construcción de líneas de aprovisionamien- o de aguas y de desagües antes de emprender las construcciones, puede cometerse como un programa a largo plazo de trabajos públicos. Ade- nás, la planificación puede evitar las pérdidas financieras que derivarían e extender esas líneas de abastecimiento de agua y desagües con impre- neditada anticipación a las necesidades que demande el desarrollo gene- al urbano. Lo mismo puede decirse acerca de la extensión de las calles carreteras principales.

El reservar áreas para parques futuros debe preceder a cualquier otro sfuerzo u obras en toda nueva urbanización y en ese momento preliminar a tierra puede comprarse a precios muy económicos.

Un plan de trabajo público de largo alcance ha de basarse sobre el onocimiento de la cantidad de fondos públicos disponibles. De otro modo a Asamblea Nacional habría de cambiar la política de impuestos después e haber adoptado aquel plan.

En las Comisiones de Planificación bien establecidas esos programas e trabajos públicos se acostumbra a revisarlos anualmente, después de scuchar reclamaciones y demandas. Al examinarse una solicitud de fon-

dos para una obra, se estudia, al mismo tiempo, lo que costará mantenerla y operarla. El resultado es que no se llevan a cabo obras que después no puedan manejarse adecuadamente. De esta manera el Gobierno procede de conformidad con las mejores prácticas económicas.

Una de las funciones más constantes y trascendentales de la Comisión de Planificación es la de vigilar el cumplimiento de las leyes de zonificación y utilización del suelo. Todos los proyectos de nuevas urbanizaciones y aún de construcciones deben someterse a las oficinas técnicas de la Comisión para que éstas controlen su conformidad con los reglamentos vigentes. Frecuentemente se piden cambios en estos reglamentos y estas peticiones deben considerarse siempre, atenderse o denegarse según el mérito intrínseco de las mismas y siempre que las modificaciones propuestas tiendan a perfecionar las directrices y detalles del Plan Regulador y no se inspiren en el beneficio aislado de un individuo o grupo de individuos.

Las notas que acabamos de presentar son un mero esquema de lo que es una Comisión de Planificación en otros países, y demuestran que la función de planear es algo más que sentarse ante una mesa de dibujo. Nos parece que Panamá requiere urgentemente una Comisión de Planificación que, por ahora, para estar en consonancia con la actual organización administrativa, debería limitarse a preparar planes sobre lo siguiente:

1º Tránsito.
2º Viviendas.
3º Parques y zonas de recreo.

Una vez completados estos estudios sería prudente convencer a los Poderes Públicos de la Nación de que la planificación racional es buen negocio para el país y conseguir que dichos Poderes autorizasen al Banco de Urbanización para que continuara y completara el Plan Regulador.

No creemos conveniente preparar un Plan Regulador completo para que, luego de someterlo a la aprobación de la Asamblea Nacional, tenga fuerza de Ley. La Asamblea debe saber que un programa ordenado de obras públicas será uno de los muchos resultados de un Plan Regulador, y por ello debería autorizarlo por adelantado.

b). *PROGRAMA E IDEARIO DE LA OFICINA DE URBANISMO.*

(Informe de los Sres. Guillermo de Roux y Ricardo J. Bermúdez) (1)

La Oficina de Urbanismo constituye una de las dependencias en que está dividida la Sección de Planificación. Su existencia, dentro de la presente Organiación del Banco de Urbanización y Rehabilitación, es relativamente reciente. Su creación se debe a un comunicado de la Gerencia del 27 de Mayo del presente año, en el cual se señala su conveniencia y funciones principales. Desde esta época toda la energía de su personal se ha dedicado a la recopilación de datos técnicos y a la elaboración de un programa formal de trabajo para cumplir la obra que le ha sido asignada.

Para ordenar las diferentes tareas que debe llevar a cabo este depar-

---

(1). Incluído en la Publicación Nº 9 del Banco de Urbanización y Rehabilitación. "Dos años de labores". Septiembre de 1946.

amento, ha sido menester ensayar una posible clasificación de las activi-
lades a su cargo, separándolas en razón de su importancia con respecto
a los estudios del Plano Regulador de la Ciudad de Panamá, y de acuerdo
con la urgencia con que deben estos problemas de urbanismo solucionarse.
Hemos considerado a la Ciudad de Panamá como el primer centro urbano
digno de análisis por razones demográficas, económicas, políticas y socia-
es, subordinando y ordenando el estudio de los otros centros urbanos has-
a tanto sea factible desarrollar nuestras actividades y conceder beligeran-
cia a la planificación regional de toda la República.

En referencia a la ciudad Capital, causa primordial de nuestros estu-
dios y trabajos, es preciso hacer notorio el hecho de que hasta el presente
ha existido un falso concepto sobre su organización científica y, por conse-
cuencia, una serie de leyes y reglamentaciones que tan solo han servido
para legalizar gran parte de los errores inherentes a esta equivocada con-
cepción. Estos antecedentes nos obligan al inmediato ordenamiento de las
reglas de conducta que harán posible la existencia normal de la ciudad de
Panamá, cuando respondan ellas a una filosofía capaz de garantizar a sus
habitantes las ventajas de una vida urbana racional, eficiente y placentera.

La primera fase de esta labor ha sido ya cumplida con la preparación
de un Reglamento de Urbanizaciones cuya aceptación y vigencia contri-
buirán a regular de manera científica el desarrollo de las nuevas comuni-
dades en todo el territorio nacional. Esta reglamentación, que forma en
realidad parte de los estudios sobre la utilización del suelo ha sido adelan-
tada en virtud de los enormes peligros sanitarios, sociales y económicos
que entraña el mantener vigente la actual legislación sobre esta materia.
Estamos en condiciones de afirmar que, sin excepciones de ninguna clase,
las urbanizaciones que actualmente se llevan a cabo en la República son
todas producto de un criterio anticientífico e inhumano.

Los estudios básicos sobre la ciudad de Panamá constituyen la etapa
preliminar para la elaboración del Plano Regulador. Este trabajo neta-
mente analítico comprende:

a) Los estudios generales: historia, clima, topografía y geología;
b) Los estudios del Centro Metropolitano: unidad regional, relaciones e influencias de la ciudad;
c) Los estudios demográficos: número, edad, ocupación e ingresos de la familia, costo de vida, salud, crimen y delincuencia; futuro crecimiento, distribuciones y tendencias;
d) Los estudios económicos: actividades productivas de ingresos, industrias productivas y de servicio, localización, tipos y tendencias;
e) Estudios de la utilización del suelo: uso, condiciones y ocupación del suelo y edificios, prácticas de edificación, terrenos necesarios para usos diversos, precios de terrenos, valores de alquileres y tendencias.

En esta primera etapa analítica cuyo resultado se dará a conocer por
medio de publicaciones y mapas complementarios, la Oficina de Urbanis-
mo reconoce la cooperación prestada hasta la fecha por el Ministerio de
Obras Públicas en la suministración de material técnico y legal así como
en la ejecución de las recomendaciones formuladas al Organo Ejecutivo.
Es necesario señalar que mientras la Oficina de Urbanismo no vaya con-
quistando la autonomía y la capacidad ejecutiva dignas de su responsabi-

lidad social será imposible ensayar siquiera un modesto programa de Urbanismo por escasez de autoridad y respaldo gubernamental.

Al mismo tiempo que se desarrollan los estudios y mapas básicos, el programa para la elaboración del Plano Regulador de la ciudad de Panamá abarcará los siguientes tópicos:

1º *Plano de la Utilización del Suelo.*

Plano y ordenanzas de zonificación.

Cordinación de los códigos de construcción, seguridad y sanitario con las ordenanzas de zonificación.

Reglamento de Urbanización: principios de diseño, normas mínimas para tamaños de los lotes, calles y otros espacios públicos; demandas mínimas para las instalaciones de mejoramiento.

Viviendas: delimitación de áreas para viviendas de tipos diferentes con atención especial a las viviendas para grupos de ingresos reducidos; delimitación de las áreas que necesitan rehabilitarse y de aquellas que deben ser demolidas para su futuro desarrollo.

2º *Tránsito y Transporte.*

Plano de calles principales: Estudio del tránsito y estacionamiento de vehículos; diagramas del flujo del tránsito, e indicación de los lugares de accidentes.

Calles primarias y secundarias: extensión y ensanche, cruces, senderos, vías de tránsito rápido y avenidas.

Establecimiento de líneas de construcción.

Secciones transversales de calles de diferentes tipos.

Estudio de estacionamiento de vehículos en las calles del distrito central.

Apariencia de las calles: siembra de árboles, sistema de iluminación postes y alambres de anuncios y otras proyecciones sobre las calles.

Facilidades de tránsito urbano e interurbano: estudio de los sistemas existentes; plano de futuros desarrollos; rutas; terminales; itinerarios y equipo.

Facilidades ferroviarias: Movimiento del tránsito ferroviario y sus características: pasajeros y carga.

Estudio de consolidación de las facilidades ferroviarias, pasajeros y carga: estaciones, patios, sistema de rieles.

Estudio de las condiciones físicas, peligro y demora del tránsito de vehículos en los cruces a nivel.

Plan y programa comprensivo para la eliminación de estos cruces: métodos de separación; ajuste con las líneas laterales que sirven a las industrias.

Aeropuertos: Localización de aeropuertos; Coordinación con las otras facilidades de transporte; Maneras de llgar a ellos; Control de los desarrollos en las áreas adyacentes.

3º *Edificios y Propiedades Públicos.*

Edificios públicos y semi-públicos: localización; agrupación; tratamiento; emplazamiento y alrededores.

Plano comprensivo de facilidades escolares; localización; emplazamiento; tamaño; adquisición de sitios adecuados; programa de edificación; campos de juego.

Plano comprensivo de parques y lugares de recreo; parques de vecindario; parques y reservas en las afueras; desarrollo de playas y lugares en la costa; emplazamiento; tamaño; programa de adquisición de terrenos; avenidas y calles de intercomunicación; campos de juegos; emplazamiento; tamaño y programa de adquisición.

Estaciones de policía y de bomberos; localización y tamaños.

4º *Plano Regulador y manera de ponerlo en efecto.*

Plano regulador comprensivo para la ciudad y la región. Programa de mejoramientos durante diez años y presupuesto; orden de mejoramientos de acuerdo con su urgencia; costo estimado; métodos para financiar los diferentes tipos de mejoramientos públicos.

Programa coordenado de mejoramientos públicos para la ciudad, región y distritos escolares.

Organización y método de funcionamiento de la Oficina de Urbanismo.

Coordinación con el trabajo de los departamentos administrativos.

Procedimiento administrativo para el funcionamiento cooperativo con otras agencias de planificación.

Atraer el interés público para que preste su apoyo a la realización del plano regulador; comités educativos, conferencias, publicidad, demostraciones.

Nos parece innecesario recalcar la importancia de cada uno de estos elementos para formular un criterio científico que normalice los trabajos del Plano Regulador de la ciudad de Panamá. La responsabilidad de los funcionarios encargados de regularizar y legalizar todas estas normas urbanísticas, debe considerarse superior a los intereses parciales de cualquier clase económica temporalmente poderosa. Precisa que aceptemos el principio de que las conveniencias de una comunidad no están circunscritas ni limitadas a las necesidades y aspiraciones de una generación en especial, sino que ellas corresponden a la urgencia vital de los hombres que convivan, en cualquier tiempo, dentro de sus ordenadas limitaciones físicas. Solo después de asimilar y comprender la sabiduría de esta lección podremos entregarnos, sin zozobra, a la tarea de organizar la vida con la minuciosa racionalidad que garantizan los postulados urbanísticos, resultantes de las más puras experiencias humanas en el deseo de vivir dentro de la verdad y la belleza. (1).

c). *CENSO DE LA VIVIENDA.*

(Publicación Nº 9 del Banco 1946)

Con las miras también a la realización del Plan Regulador se está levantando el Censo de la Vivienda de la ciudad de Panamá, de conformidad con los más modernos sistemas usados en Estados Unidos de América.

Organizó y dirigió el sistema en su comienzo el Arquitecto-Urbanista señor Anatole Solow, cuyos servicios fueron prestados al Banco de Urbanización y Rehabilitación gracias a la cortesía del Ejército Norteamericano, en el cual prestaba servicios durante la guerra que acaba de terminar.

---

(1) Esta oficina no existe actualmente.

El señor Solow partió para los Estados Unidos, en donde ha ocupado el cargo de investigador Asociado de la "American Public Health Association" y actualmente es Jefe de la Sección de Vivienda y Urbanismo de la Dirección de Asuntos Sociales, en la Unión Panamericana. Al marchar el señor Solow se encargó de la dirección del Censo el Profesor Angel Rubio y desde 1946 está a cargo de la Srta. Ana G. Casís. Se ha terminado la labor de organización y se ha levantado el censo en varias áreas de la ciudad.

e). *PUERTO DE PANAMA.* (1).

A fin de que el Gobierno Nacional pueda decidir con mejor conocimiento de causa qué debe hacerse respecto al proyecto de un puerto en la ciudad de Panamá, elaboró un estudio histórico-geográfico sobre este asunto el Profesor Angel Rubio, (Publicación Nº 6).

Parece innecesario decir que es preciso que se decida si ha de construírse o no un puerto en la ciudad de Panamá, y de qué clase en caso afirmativo, para que los urbanistas puedan llevar a cabo los estudios necesarios para la realización del plan regulador de nuestra ciudad capital.

BALANCE DE FACTORES DESFAVORABLES Y FAVORABLES PARA LA CONSTRUCCION DE UN GRAN PUERTO EN LA CIUDAD DE PANAMA

En este balance se manejan y clasifican los factores portuarios que han sido examinados en nuestro análisis.

FACTORES DESFAVORABLES. Estimamos como tales los siguientes:

1º—La contiguidad de Panamá al gran puerto de Balboa, terminal del Canal en el Pacífico, cuya construcción anuló las funciones de tránsito, transbordo y arranque de líneas de navegación en el Pacífico que cumplió el de Panamá.

2º—La debilidad del pequeño "UMLAND" actual, formado por la Ciudad de Panamá y sus suburbios, cuya población se estima en unos 145.000 habitantes, a fin de 1944; y la debilidad de su "HINTERLAND" constituído por el resto de la población de la República, de escasa productividad económica y baja capacidad de consumo.

3º—La concentración en los puertos de la Zona —Cristóbal y Balboa— de las funciones de escala, tránsito, reparación de buques y aprovisionamiento de carbón, petróleo y aceites.

4º—Las malas condiciones portuarias naturales de la Bahía de Panamá bajo jurisdicción panameña: disposición llana de sus fondos, amplitud de mareas, fuertes desplayes, intensos aluvionamientos, bajíos —y posiblemente— la tendencia a la elevación general del Istmo. Recuérdese que la ciudad de Panamá utilizó como fondeaderos —desde el siglo XVI hasta fines del XIX— los de las islas de Perico y Naos, así como para servicios de aguada recurrió a la isla de Taboga. Recuérdese también que el resto de la Bahía no ha tenido apenas actividades relacionadas con el movimiento de buques de gran calado. Ese resto es el que está bajo ju-

(1). Publicación Nº 9 del Banco. 1946.

risdicción panameña, con excepción de la Reserva Militar de Punta Paitilla, bajo jurisdicción norteamericana. Precisamente, cerca de los ribazos de esta Punta se encuentran isobatas de 11 y 13 brazas de profundidad.

5º—Las dificultades seculares con que tropezó Panamá para lograr en sus inmediaciones un puerto adecuado. Estas dificultades fueron reconocidas en los siglos XVIII y XIX y explican que desde el advenimiento de la navegación a vapor (1848) hasta la construcción del muelle francés (muelle en canal sobre el río Grande (1894), la base de las embarcaciones de mayor calado estuviese en la isla de Taboga.

6º—El fracaso de las soluciones ensayadas para hacer (1848-1889) en las islas de Taboga, Perico y Naos instalaciones portuarias adecuadas.

7º—El hecho de que la solución del puerto en el litoral pacífico se haya logrado a fines del siglo XIX (1894) con la construcción del puerto interno, en canal, de La Boca, obra de la Compañía Francesa y antecesor del gran puerto de Balboa.

8º—La pluralidad de funciones concentradas en los puertos de Cristóbal y Balboa. Cumplen FUNCIONES REGIONALES Y NACIONALES PANAMEÑAS en cuanto sirven casi el 90% del comercio exterior de la República de Panamá; FUNCIONES NACIONALES NORTEAMERICANAS como puertos de tránsito y escala de las líneas de navegación que conectan las costas orientales y occidentales de Estados Unidos; finalmente, FUNCIONES MUNDIALES, como puertos de tránsito, escala, con estaciones carboneras y petroleras más servicios perfeccionados de reparación de buques, para líneas de navegación mundiales.

9º—El hecho de que el cabotaje actual del litoral del Pacífico, que tiene por centro a Panamá, sea débil y decadente.

10º—El hecho de que la FUNCION DE PUERTO DE PESCA sea actualmente escasa y con métodos rudimentarios.

11º—La localización de Panamá sobre el litoral Pacífico cuyas regiones adyacentes no han alcanzado el grado de madurez industrial logrado por las grandes regiones adyacentes al Atlántico Septentrional (regiones industriales del oriente de Estados Unidos y del occidente de Europa). Obsérvese que el 65% del comercio panameño se opera por el puerto de Cristóbal, situado en el Caribe. Recuérdese que de las regiones del Pacífico han venido a las del Atlántico y a través del Canal de Panamá (en razón 2:1) grandes cantidades de materias primas, mientras que del Atlántico hacia el Pacífico han cruzado productos manufacturados, especialmente maquinarias.

12:—La escasez y carestía de la energía, de la mano de obra en la ciudad de Panamá más la alta rentabilidad de la tierra, pueden también considerarse factores desfavorables.

FACTORES FAVORABLES:

1º—El mayor desarrollo de las costas panameñas en el litoral del Pacífico (unos 1.418 kilómetros), que representa un 64.4 por ciento del total del perímetro costero de la República de Panamá.

2º—La concentración de la población de la República de Panamá en la vertiente del Pacífico, que alberga un 80.9 por ciento de la población total de la República; la del Caribe contiene un 19.1 por ciento.

3º—La buena accesibilidad de la zona de atracada a través del Golfo de Panamá y la protección que prestan a la bahía las islas de aquel golfo.

4º—La posición regional de Panamá escogida, desde su fundación, para ser punto de entrada y salida de líneas de navegación en el Pacífico y puerto de transbordo, función que ha cumplido —aun con todas las dificultades anotadas como factores desfavorables— desde el siglo XVI al XX. Esta posición explica que fuera punto de partida de las exploraciones marítimas del Pacífico (siglo XVI) y cabeza de las primeras líneas regulares de navegación a vapor hacia las costas americanas del Pacífico septentrional y meridional (1848-1849) y a Australia (1866).

5º—Su emplazamiento topográfico en las inmediaciones de la entrada del Canal, donde se cruzan las siguientes grandes rutas comerciales: 1ª—Rutas norteamericanas que enlazan los puertos orientales y del Golfo de México de Estados Unidos (salida de grandes centros industriales, consumidores de inmensas cantidades de materias primas) con los puertos occidentales (grandes mercados consumidores y exportadores) de los mismos Estados Unidos. (1) 2ª—La ruta Norte-Sur que enlaza los puertos orientales de Estados Unidos (salida de grandes centros industriales) con los puertos suramericanos del Pacífico (mercados de consumo y salida de materias primas). 3ª—La ruta Norte-Sur que va de los puertos occidentales de Estados Unidos a los mismos puertos suramericanos del Pacífico. Esta ruta no atraviesa el Canal. 4ª—La ruta que enlaza los puertos de Australia, Nueva Zelanda y Polinesia Meridional (Tahití por centro) con los puertos orientales de Estados Unidos y, especialmente, con Europa Occidental (Inglaterra); ruta de la lana. 5ª—La ruta que conecta los puertos de Europa Occidental con los puertos suramericanos del Pacífico, a través del Canal de Panamá.

6º—El hecho de que los puertos terminales de la Zona del Canal, Cristóbal y Balboa, *carecen de funciones industriales*, salvo la de reparación de buques, y *no son puertos de depósito* (entrepót), salvo los depósitos de carbón, petróleo y aceite. *Reconocemos a este factor gran importancia.*

7º—La contigüidad del extenso Golfo de Panamá, y en general de las costas del Pacífico, que presentan grandes posibilidades pesqueras, derivadas, posiblemente, del choque y entrecruzamiento de aguas ecuatoriales (aguas azules) cálidas y tibias con aguas frías (aguas verdes); para valorar adecuadamente estas reservas se recomienda la ejecución de un estudio por técnicos de Investigaciones Bio-Ocoeanográficas; al que pueda seguir (si aquel estudio lo aconseja) una explotación racional intensiva de tal riqueza. Dicha explotación daría al puerto una activa y especializada función pesquera, de que también carecen los puertos zoneítas.

8º—El movimiento de reexportaciones que se viene haciendo desde Panamá.

9º—El cruce de grandes rutas de comunicaciones servidas por distintos medios de transporte: rutas aéreas que mejorarán y se intensificarán con la construcción del nuevo aeropuerto; las rutas marítimas indicadas; la gran ruta terrestre que será la Carretera Panamericana, una vez

(1) Esta situación tiende a alterarse, después de la última guerra, con la pujanza industrial de California. Véase: Siegbried (André), "La carte démographique changeante des Etats-Unis". "Revue de La Porte Océanne". Le Havre. Fevrier. 1950.

rminada, y la posibilidad de un hidropuerto en Panamá, punto de origen
líneas de hidroaviones para pasajeros, correspondencia y transportes.

10º—La posibilidad, que acaba de indicarse, de dotar al puerto de stalaciones y servicios para hidropuerto.

11º—La baratura de los transportes marítimos para atender a las sibles funciones de una zona portuaria industrializada.

12º—La creencia existente desde antiguo en las posibilidades de un erto franco emplazado en Panamá. La idea, como vimos, data de 1835 fue expuesta por el doctor J. Gibon, quien sostuvo entonces que, por posición central en el Pacífico, un puerto franco en la ciudad de Pamá activaría el comercio de Estados Unidos cuyos ciudadanos eran ya eños del 60 por ciento del tonelaje comercial del Pacífico.

NTESIS DEL BALANCE

Cuando se balancean los factores estimados desfavorables y los endidos como favorables (sin olvidar que no han sido tomados en consieración otros factores técnicos de importancia) surge al principio un tado de perplejidad, como si unos y otros acabaran por neutralizarse evando a la conclusión definitiva de que la idea de construir y sostener gran puerto en la ciudad de Panamá aparece con tales obstáculos que era prudente recomendar su abandono. Lo que estimamos saludable en sentido de refrenar posibles impulsos de origen sentimental o afanes ilaterales que presenten el proyecto como empresa holgada y diáfana. iene la virtualidad, cuando menos, de resaltar las limitaciones de la idea.

Más claro. A la pregunta: ¿Es posible la existencia de un *gran uerto* en la ciudad de Panamá? (Adviértase bien el alcance de la pregunta *¿es posible?*) respondemos: Sí. Pero a condición de concebirlo con s siguientes limitaciones:

1º—No debe tener las funciones que cumple el puerto de Balboa unciones militares, estaciones carboneras, ni funciones industriales desnadas a reparación de buques).

2º—Las *funciones posibles* de un puerto en Panamá *son las mercanles y las pesqueras.* Aún así, las funciones mercantiles (de radio reonal, nacional e internacional) que pueda cumplir un puerto panameño eben tener modalidades distintas de las similares del puerto de Balboa, fin de evitar colisiones entre ambos puertos contiguos.

3º—Habrá de ser *puerto artificial* adaptado al tipo de seno abierto la Bahía de Panamá. Las condiciones naturales del litoral próximo la ciudad actual o futura (fuertes desplayes, intensas oscilaciones de area, pesados aluvionamientos, etcétera) exigirán la construcción de reas estructuras para servir a las necesidades primarias de todo puerto defensa y refugio de vientos y de movimientos de masas líquidas) en rma que se hagan fáciles y seguras las operaciones de acceso, atracada, oderamiento, carga, descarga, etcétera. A lo que hay que añadir el impor de la tierra para zona portuaria, las instalaciones, almacenes, etcétera. odo ello requerirá un costo muy elevado. Recuérdese que el monto inicial el puerto de Balboa fue de 15.000.000 de dólares en 1913.

4º—Un puerto en Panamá no se justificará —al menos en su etapa

inicial— como puerto de importación y exportación al servicio de u "hinterland" de grandes actividades industriales y económicas. Las fur ciones iniciales que pueden hacerlo posible son las mercantiles de depósit y redistribución y, probablemente, las pesqueras. Es posible que el incre mento de riqueza que se aspira a crear con ellas repercuta en un progre sivo mejoramiento económico de un "hinterland".

POSIBLES FUNCIONES DE UN PUERTO EN PANAMA

Estas funciones las agrupamos así: I.—FUNCIONES MERCANTI LES INTERNACIONALES. II.—FUNCIONES INDUSTRIALES NA CIONALES y III.—FUNCIONES REGIONALES.

I.—FUNCIONES MERCANTILES INTERNACIONALES

El puerto y zona portuaria de Panamá ha de ser del tipo de DEPO SITO Y REDISTRIBUCION (ENTREPOT), a donde puedan converge rutas comerciales que utilicen transportes marítimos, procedentes de dis tintas regiones, y que encuentren en la zona portuaria como *punto de dis tribución óptima* donde estacionarse e iniciarse nuevas direcciones haci mercados consumidores. Puede servir a las siguientes rutas: a) De lo puertos norteamericanos del Atlántico y del Golfo de México hacia lo puertos centro y suramericanos del Pacífico; b) La dirección inversa c) De los puertos australianos, neozelandeses y de Polinesia Meridiona (Tahití por centro) hacia los puertos norteamericanos del Atlántico y ha cia los puertos de Europa Occidental; d) La dirección inversa; e) D los puertos de Europa Occidental y Meridional hacia los puertos ameri canos del Pacífico; f) La dirección inversa. Las rutas citadas utiliza el Canal de Panamá.

Para las rutas que van de los puertos norteamericanos y canadien ses del Pacífico hacia los puertos centro y suramericanos del Pacífic (así como su inversa), rutas que no utilizan el Canal, el puerto depósit de Panamá sería, además, un *puerto de escala* con *posición* aproximada mente *central*. Puerto de escala sería también para las pequeñas embar caciones que hacen el tráfico entre puertos centroamericanos y surameri canos (y viceversa) del Pacífico.

La justificación de este tipo de puerto de depósito, redistribució y escala está en la *facilidad de acceso a los mercados.*

"De la atracción de los mercados consumidores —establece E. Hoo ver— *se sigue la ventaja de localizar los productos en el puerto más cer cano posible, bien servido por transportes frecuentes y diversos.* (1)

Sería el caso del puerto de Panamá que a su *posición central* sumaría la conjunción y cruce de grandes líneas y medios y transportes: Aero puerto, puerto, hidropuerto, Carretera Interamericana.

"El productor que vende para muchos mercados —añade Hoover— *se siente atraído hacia un "PUNTO DE DISTRIBUCION OPTIMA", una especie de "Centro de Gravedad" de varios mercados separados. Es po sible que este punto de distribución no tenga ninguna demanda local, es*

(1) Hoover Edgar, "Economía Geográfica". Versión española de Javier Márques México. Fondo de Cultura Económica. 1943. pp. 37 y siguientes.

bsoluto, que sólo sea aquel desde el cual pueda vender su producción btenienđo los mayores rendimientos netos después de pagar los costos e entrega".

Esta idea del PUNTO DE DISTRIBUCION OPTIMA parece adecuada para las funciones de depósito y redistribución de un puerto en Panamá, el que se concibe —al menos en sus comienzos— sin el apoyo de un "hinterland" de valoración económica. Un tipo semejante se puede recordar: Stambul (Constantinopla), puerto sin "hinterland" económico, que no importa materias primas ni artículos manufacturados, pero cuya posición en las rutas de cruce marítimo (Mediterráneo al Mar Negro e inversa), continental (Europa-Asia Menor) le ha proporcionado efectivas funciones portuarias de tránsito, transbordo y redistribución. En cierta manera también Hong Kong y Shanghai concentrando y redistribuyendo las corrientes comerciales de Europa y Japón (pre-guerra) y las del interior de China.

Concebido así como *puerto central, de depósito y redistribución en posición óptima,* los valores del "umland" y del "hinterland" podrían experimentar, en el futuro, una profunda modificación y alcance. El "umland" (área cuyo *total* de actividades económicas forman *una unidad* esencial con centro en el puerto) pasaría a quedar constituído por el territorio de la República de Panamá; el "hinterland" (área dentro de la cual *muchas actividades económicas* se concentran en el puerto) podría abarcar una extensa área formada por las regiones industriales y exportadoras del oriente y occidente de Estados Unidos, las regiones suramericanas con frente al Pacífico y, en débil proporción, Australia y Nueva Zelanda.

Pasamos a presentar —por vía hipotética— un cuadro de estas posibles actividades, cuyo análisis particular escapa a los límites de este estudio.

I.—ARTICULOS ALIMENTICIOS

1.—Artículos alimenticios de consumo en regiones tropicales y cuyos centros de producción radican en regiones de latitudes medias. Harina, grasas y mantecas. Conservas de carnes, vegetales, pescado y frutas. Vinos y licores. Grandes centros de producción: Estados Unidos, Canadá, Australia, España, Francia y Chile.

2.—Productos lácteos envasados. Leches, Cremas, Leches evaporadas, Leche en polvo, Mantequillas, Quesos. Grandes centros de producción: Estados Unidos, que exportan grandes cantidades de leche evaporada a las regiones tropicales de América, por los puertos de New York, Seattle y San Francisco.

3.—Frutas frescas de latitudes medias. Requieren transportes acondicionados y redistribución veloz. Por ejemplo, las manzanas, cuyos grandes centros de producción están en los Estados del norte de Estados Unidos (New York, Pennsylvania y Maryland) y del noroeste (Washington y California).

II.—ARTICULOS DEL VESTIDO

1.—Productos y artículos de vestido de algodón propios para regiones y mercados tropicales, con clima cálido-húmedo y masas populares de bajo nivel de vida. Grandes centros productores: Estados Unidos e Inglaterra.

III.—PRODUCTOS QUIMICOS

Abonos. Plásticos. Lubricantes. Nitratos. Grandes centros de pr ducción: Estados Unidos, Europa Central.

VI.—MATERIALES DE CONSTRUCCION

Productos y accesorios que tienen su gran centro de producción Estados Unidos y fuerte demanda en regiones centro y suramerican Dentro del grupo pueden incluirse las maderas (redwood, pino amaril pino dulce, pino Douglas, cedro rojo, etc.) de la región maderera del no oeste de Estados Unidos. Oregon, Washington). La ruta Panamá sir un gran tráfico de maderas; en el año 1936-1937 la siguieron más 2.750.000 toneladas de madera. (1)

V.—PRODUCTOS Y UTENSILIOS PARA INDUSTRIAS Y CONSUMO DE ELECTRICIDAD

Tiene su gran centro exportador en New York.

VI.—MAQUINARIA E INSTRUMENTAL PARA EXPLOTACIONI AGRICOLAS Y MINERAS

De gran demanda en las regiones americanas tropicales. Maquinar agrícola. Tractores. Taladradores. Bombas. Dínamos. Cabrias. Moled ras, etc. Centro de producción: Estados Unidos.

VII.—MATERIALES Y EQUIPOS PARA TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Automóviles. Trucks. Bicicletas. Radios.. Teléfonos. Telégrafo Centro de producción: Estados Unidos, Inglaterra y Suecia. Puede añ dirse el Yute, que tiene gran consumo en Estados Unidos y Argentin y cuyo puerto exportador es Calcuta.

VIII.—PAPEL

Gran centro de exportación: Quebec.

IX.—ARTICULOS DE LUJO Y JUGUETERIA

Joyas. Perfumes. Artículos exóticos y orientales. Juguetes. Centro de producción: Francia, Inglaterra, India, Filipinas, Estados Unidos.

X.—EQUIPOS Y PRODUCTOS SANITARIOS

Tuberías de hierro. Marmitas. Calderas. Destiladores. Equipos d hospitales. Drogas. Productos farmacéuticos. *Equipos de aire acondicio nado,* de tan extraordinario porvenir en las regiones tropicales. Grande centros de producción: Estados Unidos, Inglaterra, Francia.

XI.—RELOJERIA

Centros de producción: Suiza, Estados Unidos.

Estas funciones de depósito y redistribución ubicadas en la zona por tuaria pueden tener un complemento —algo más: un estímulo— con l instalación y ágil funcionamiento de una *Exposición permanente de mues tras y productos,* inteligentemente asistida por un *Centro Internacional de Información Comercial* que contase con la cooperación de las Cámara

(1) Colby-Foster, "Economic Geography". New York. Ginn. 1940. Pág. 197.

e instituciones comerciales de los países americanos, europeos y asiáticos interesados en la vida y actividades comerciales relacionadas con aquel puerto de depósito y redistribución, en punto de distribución óptima. El mecanismo de información quedaría perfeccionado con la celebración de una gran Feria Anual, que sirviera de rejuvenecimiento periódico a la Exposición Permanente y de punto de convergencia para los comerciantes que encontrarían en ella lugar y tiempo para sus contrataciones. Siendo los productos y artículos de lujo y de la moda uno de los incentivos tradicionales más pujantes del tráfico comercial, esa Feria —sin perder de vista su carácter universal— pudiera dar preferencia a los aspectos periódicos y estacionales, en constante dinamismo, que tánta influencia tienen en los procesos industriales y comerciales de modas y artículos de lujo. El mes de febrero parece la época indicada para su celebración. Es el mes óptimo del tiempo meteorológico panameño; coincide con la estación fría del norte, ofrecería alicientes para el turismo invernal en los trópicos a los habitantes y comerciantes norteños; corresponde, por otra parte, con el invierno de las latitudes medias del sur, cuyos comerciantes encontrarían en la feria panameña artículos de moda invernales, de gran consumo. Febrero fue, siglos atrás, el mes de las ferias portobeleñas.

II.—FUNCIONES INDUSTRIALES NACIONALES E INTERNACIONALES

Además de las funciones puramente comerciales, el puerto panameño pudiera tener funciones industriales, nacionales e internacionales. Son estímulo para ellas el costo mínimo de los transportes marítimos y la facilidad de acceso de las materias primas o artículos semi-elaborados, aunque, en el caso de Panamá, tropezasen con la escasez y la carestía de mano de obra disponible y de energía.

La manufactura de materias primas o de artículos semi-elaborados representa siempre un aumento de valor de que se beneficia la zona industrial portuaria. Puede además repercutir en el desarrollo industrial de su "umland" y de su "hinterland". Si estas actividades aumentan, aumenta también el consumo de materias primas y de artículos semi-elaborados. Crecen las importaciones, así como la exportación de los artículos acabados. Así, pues, la función industrial generada por el puerto repercute sobre él aumentando su tráfico.

Estas industrias pudieran tener un radio de acción nacional e internacional.

I.—INDUSTRIA PESQUERA

Ya se dijo que el Golfo de Panamá —y en general las costas del Pacífico— presentan grandes posibilidades para convertir en una pesca racional, industrial e intensiva, la hasta ahora rudimentaria, apenas del tipo de *subsistencia*. Parece indicado, para acometer esa lenta transformación, efectuar investigaciones bio-oceanográficas que sienten las bases técnicas de esa explotación racional. Una flotilla de pesca con material y personal especializados pueden cumplir con esa *función pesquera industrial*. Si el volumen de la materia prima lo permitiese pudiera, con el tiempo, pensarse en otras industrias derivadas. Pueden añadirse la industria de piel de lagarto, concha de tortuga y pesquería de perlas.

II.—INDUSTRIAS DE FRUTOS TROPICALES

El deficiente desarrollo de la agricultura panameña no permite pensar, por ahora, en las industrias que requieran como materia prima frutas tropicales. La industrialización progresiva de la zona portuaria pudiera servir de acicate a la agricultura interiorana. Sin embargo, no parece quimérico hablar de una industria de dulces de chocolates contando con materia prima máxima (puerto de Guayaquil, salida del centro de producción ecuatoriano de cacao) y con posible desarrollo de plantaciones de cacaos en propio territorio panameño. El otro componente básico, azúcar, cuenta con la proximidad y facilidad de transporte marítimo de los centros de producción antillanos, especialmente de Cuba. Las conservas y compotas de frutas tropicales tendrían posibilidades de mercados en países de latitudes medias, como Estados Unidos y Europa.

III.—INDUSTRIAS DE ACEITES Y JABONES

Los que tienen como materia prima básica la copra pudieran absorber y estimular la actual producción de la Comarca de San Blas y contar con la materia prima que procedente del Pacífico sigue en dirección del Canal con destino a los centros industriales de Estados Unidos y de Europa.

IV.—INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA.—
PLANTA DE MONTAJE

Siendo el gran centro productor mundial de esta industria el llamado, en Estados Unidos, "Automobile Belt" (cuyo eje se extiende desde Saint Louis a New York, y cuyo centro está en Detroit) y teniendo como mercado consumidor todo el resto de América, una planta de montaje ubicada en Panamá gozaría de las ventajas locacionales del punto de distribución óptima en la zona industrial portuaria de Panamá. El presumible desarrollo del automovilismo en la post-guerra, el aumento de carreteras y autopistas en los países americanos y la conclusión de la Carretera Interamericana (hacia cuyo centro se encuentra Panamá) daría vida a esta planta de montaje, reparaciones y ventas de automóviles de segunda mano, y depósito y ventas de toda clase de accesorios. La zona portuaria tendría con ella una activa función industrial.

El desarrollo de la aviación, la comercialización del avión particular en sus tipos actuales o futuros, pudiera también ser premisa para, andando el tiempo, instalar en la zona industrial portuaria planta de montajes de aviones e hidroaviones.

V.—INDUSTRIAS DEL MUEBLE

Actualmente y dada la carestía de mano de obra y las dificultades de explotación de las maderas ricas tropicales, encerradas y dispersadas por las selvas del Istmo, no parece sensato pensar en las posibilidades de una industria mobiliaria en la zona portuaria. Pero, ¿y en el futuro? La demanda de las magníficas maderas ricas, duras, de las selvas darienitas y de las altas selvas chiricanas o bocatoreñas, puede ser otro acicate que acelere el problema (complejo y difícil, ciertamente) de una ordenación y explotación racional e intensa de tan espléndidas reservas. Estas maderas de lujo tienen su demanda y consumo en mercados de regiones de latitudes medias ricas y bien pobladas, como Estados Unidos y Europa. Como

parte de un programa venidero podría figurar la industria del mueble de lujo, para exportación a aquellos mercados consumidores.

II.—FUNCIONES REGIONALES

Además de las funciones mercantiles, industriales y pesqueras señaladas como "primeros móviles" económicos del puerto de Panamá, cabe sumarle otras más circunscritas, de carácter regional.

I.—CABOTAJE

El cabotaje con las regiones más alejadas de Chiriquí y El Darién debiera mantenerse como sistema de transporte barato, especialmente para productos pesados y voluminosos (maderas, bananas darienitas, etc.). El mejoramiento del puerto tal vez pueda detener la decadencia de este transporte barato.

II.—TURISMO Y DEPORTES

El viajero, que viaja por necesidad, o el turista o viajador, que lo hace por placer, no encuentran en la ciudad un muelle medianamente acondicionado donde embarcar. Las islas de la Bahía (Taboga, Otoque, el Archipiélago de las Perlas) ofrecen atractivos naturales, paisajísticos y de deportes (pesca deportiva) suficientes para poder ser utilizados con fines turísticos por la población de la Zona y para un turismo económico de que puedan disfrutar las clases populares panameñas en sus fines de semana. Ello requiere embarcaciones adecuadas y embarcaderos seguros que pudieran acomodarse en el puerto panameño.

Los deportes marinos, estimuladores de una vocación hacia las cosas del mar, pudieran también tener cabida en el puerto panameño (como lo tienen en otros puertos) en forma de clubes náuticos, sociedades de pesca de aficionados, etc. Como otras muchas ciudades ubicadas en costa y que han debido su origen a faenas del mar, Panamá (su gran masa de población) vive de espaldas al mar; hasta sus centros de recreo y placer han huído de su vista. Y la belleza natural de la bahía no la discutirá nadie que haya dado un pequeño paseo por ella.

OTRA POSIBLE FUNCION

La de hidropuerto. Hemos entrado ya en la "edad del aire". Los medios de comunicación y transportes aéreos tendrán en el medio siglo próximo un ritmo acelerado de incremento. El avión actual y el del futuro demandarán la construcción de grandes pistas de aterrizaje y aeropuertos de crecientes dimensiones y costosa ejecución. Estas estructuras no son exigidas en la misma medida y costo por los hidroaviones, llamados con seguridad al mismo progresivo desarrollo. Tal vez mayor, ya que la superficie líquida terrestre cubre unos dos tercios de la superficie total del planeta. Acaso el hidroavión llegue a ser el más peligroso competidor del buque.

Por ello en la concepción de un puerto en la ciudad de Panamá debiera incluirse la de un sector para amarajes y acoderamientos de hidroaviones ligeros y pesados.

Puerto, aeropuerto, hidropuerto y punto central en la Carretera Panamericana tenderían a segurar a Panamá la función de cruce y concentración de grandes rutas, de que derivó el valor de su posición geográfica en la época de predominio de la navegación marítima, valor que pudiera declinar con el desarrollo de las líneas de navegación aérea liberadas de la necesidad de buscar el Istmo ya como el más estrecho puente de tierra o el único canal de comunicación interoceánica.

Piénsese además que el Océano Pacífico, el mayor de todos, está destinado a ser *el gran lago* de los destinos americanos. El dominio de sus colosales distancias marinas se logrará plenamente con el progreso del hidroavión. Históricamente, fue Panamá el punto de avanzada de los descubrimientos en el Océano Pacífico en el siglo XVI, y el arraque de las primeras líneas de navegación a vapor. ¿Por qué no concebirlo como punto central de partida de grandes líneas de hidroaviones que cubran, al menos, al Pacífico Central y Meridional? Filipinas, Australia, Nueva Zelanda, Polinesia Meridional, América Central, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y hasta Argentina pueden quedar como los bordes de una gran región conectada por líneas de hidroaviones. A cuyo circuito pueden sumarse las líneas de orientación norte-sur que enlacen las regiones económicamente activas del Pacífico Nororiental con las del Pacífico Suroriental.

Tales son las perspectivas difusas pero visibles, de un hidropuerto como complemento del puerto.

). *PROYECTO DE REGLAMENTO DE URBANIZACION.*

(Publicación Nº 10 del BUR. Septiembre 1946. Prólogo).

Publicamos el siguiente Proyecto de Reglamento de Urbanización, porue consideramos útil estimular el pensamiento del ciudadano capacitado ara que lo ejercite sobre problemas que le conciernen colectivamente. speramos que su lectura provoque comentarios públicos dignos de tener- e en cuenta, antes de someter este cuaderno, de manera oficial, a las au- oridades que decidirán sobre su destino.

La desorganización urbana que existe en nuestros principales centros, que tanto perjudica al bienestar de estas comunidades, es el resultado e la ausencia de reglamentaciones autorizadas. Las normas legales en igencia no pasan de ser meros ensayos insuficientes e incapaces de satisacer las múltiples necesidades inherentes a toda ciudad en pleno desarrollo.

Conviene insistir sobre el principio de que las ciudades son organismos vivientes y que sus manifestaciones vitales deben obedecer a un ordenamiento nacional que corresponda a las necesidades de sus habitantes. El pretender corregir deficiencias de organización urbana por medio e esfuerzos desprovistos de método, es práctica que precisa desalentar or inútil y contraproducente.

El presente proyecto persigue sistematizar y legalizar una serie de ormas de conducta que deben regir, desde su aprobación, en los nuevos esarrollos que se efectúen en la República. Su importancia, pòr lo tanto, esulta de las propias previsiones que contiene y que garantizan un método de trabajo, requisito indispensable para iniciar la reorganización ientífica de nuestras ciudades.

Comprendemos que de ser adoptado este Reglamento, ello traería como consecuencia lógica, necesaria para su efectiva aplicación, la reforma e algunas disposiciones legales existentes. Esta Reforma, cuya implicación más importante sería, sin duda alguna, la reorganización del Registro e la Propiedad, es una necesidad que adquiere por medio de este Proyecto una nueva actualidad que la justifica plenamente.

En la preparación de este trabajo, se han consultado los más estimables modelos internacionales en su género, ajustando las conveniencias recogidas en ellos a las condiciones propias de nuestra realidad. Creemos ue las indicaciones que aquí se señalan ayudarán a resolver, de manera ermanente, los graves trastornos y deficiencias ocasionados por nuestras nárquicas expansiones urbanas.

Panamá, Septiembre de 1946.

UILLERMO DE ROUX
Arquitecto y Urbanista.

RICARDO J. BERMUDEZ
Arquitecto

17. *DIAGNOSIS DEL ARQUITECTO-PROFESOR.*

Ricardo J. Bermúdez, Profesor de la Facultad de Arquitectura dela Universidad de Panamá, pertenece a la generación joven de arquitectos que siente una preocupación honda y seria por los problemas urbanísticos, entendidos como una manifestación de la estática y dinámica de los procesos económicos y sociales que se desenvuelven en un tiempo, dentro de la fase de una cultura, y en un medio geográfico concreto y definido. Con elegancia expuso los aspectos más agudos de los problemas urbanos de la ciudad de Panamá en una hermosa conferencia dictada en el Paraninfo de la Universidad Nacional el 25 de Octubre de 1948. De ella entresacamos los pasajes más salientes, que reproducimos textualmente:

"La Ciudad de Panamá, desde su iniciación y luego que desaparecen los peligros de la piratería colonial, es un centro de pensionistas, de economía mercantil, cuya preponderancia la garantizan los viajeros del mundo que cruzan el Istmo en busca de nuevos horizontes".

"El desorden urbano. Sus principales efectos rigen aun donde quiera que sus habitantes anteponen las personales ambiciones de lucha y de poder a las necesidades de la comunidad que lo sustenta. Estas deficiencias emanan de las siguientes causas:

1. *La falta de relación entre las áreas industriales y residenciales, con su secuela de dificultades de transporte y condiciones antihigiénicas de la fábrica sobre el vecindario.*

2. *La falta de orientación apropiada y diseño de las viviendas, su excesiva densidad, y la ausencia de espacios para el recreo comunal.*

3. *La falta de orden en el perímetro urbano de la ciudad, la indiscriminada conglomeración de la industria y del comercio, y los problemas de tránsito que esta confusión ocasiona.*

"Toda economía inorgánica genera una ciudad inorgánica, y, —Panamá—, ciudad empírica por excelencia, no puede substraerse a este postulado urbanístico. Es cierto que el desarrollo fabril no es la causa directa de su desordenada existencia. Pero un tipo parecido de absorción de ma-

terial humano —los trabajos del Canal— aparece en la raíz de su endebl estructura metropolitana. Cuando comprobamos que su promedio anua de crecimiento de población, entre 1915 *y* 1939, *es de* 30.7 *por mil, y qu las nuevas unidades de vivienda no consiguen acomodar a sus habitantes obtenemos las causas del congestionamiento de los barrios de Santa Ana Chorrillo y Calidona y de los conflictos inquilinarios de* 1925 *y* 1932. *Cuan do recordamos que en estos días progresan los barrios residenciales de La Exposición, Bella Vista, La Cresta y Vista del Mar; que irrumpen las co munidades de Las Sabanas, Pueblo Nuevo, Río Abajo, Carrasquilla, San Francisco de la Caleta y Vista Hermosa, alargando las comunicaciones in terurbanas, y que el número total de vehículos de motor suma, entonces* (1939), 12,344 *unidades,* (1) *comprendemos las razones de la congestión del tránsito."*

"La ciega obstinación de nuestros más conspícuos dirigentes en edificar todo el progreso de la colectividad panameña a base de su posición geográfica, ha sido de funestas consecuencias. En las épocas de trabajo y sobrepoblación, esta aperente forma de ecenomía suicida logra escabullir al fantasma de su miseria. Pero cuando los transitorios huéspedes mudan sus tiendas ocasionales hacia otras comarcas más prósperas, su fatal proximididad se vuelve tangible. En esta hora de angustias, se dirigen las miradas hacia el interior del país en busca de fugaces paliativos, y se maldice hasta la existencia misma del Canal.

"En 1940 *emprenden los Estados Unidos la construcción de un tercer juego de esclusas en la Zona del Canal. Estos trabajos y la militarización de las áreas de defensa de la República por causa de la segunda gran guerra, atraen al Istmo nuevos contingentes de obreros y militares. Aumentaban las rentas de inquilinato. Los servicios de agua, electricidad, gas, teléfono, y transporte, sufren el impacto de la sobrepoblación y se dificulta el cupo en escuelas y hospitales. El encarecimiento de los materiales paraliza la edificación de viviendas patrocinadas por el capital privado, y, —por intermedio de la Caja de Seguro Social— el Estado interviene por vez primera en la construcción de edificios populares. La Ofifina de Sanidad advierte el peligro de las fosas sépticas en los sectores suburbanos. Comienzan a ser utilizadas las excelentes carreteras que comunican a Panamá con Río Hato y Colón. En* 1944, *un decreto Ley crea el Banco de Urbanización y Rehabilitación y se hacen edificaciones de todo tipo por valor de* B/.5,987,956. *Al año siguiente se adquieren las propiedades del Cangrejo, se construye el Malecón de Balboa y se proyecta un aereopuerto en Tapia. Los demás acontecimientos importantes hasta nuestros días son: La Barriada de Vista Hermosa, la Fábrica de Cemento, el Aeropuerto de Tocumen, la Urbanización "Las Cumbres", el encauzamiento del Curundú, el Hotel Panamá, la Escuela de Artes y Oficios, la Ciudad Universitaria y la adquisición de los terrenos para el Nuevo Hipódromo Nacional".*

"El fundamento de la futura planificación de la Ciudad de Panamá es la creación de una oficina Municipal de Urbanismo. Esta agencia oficial, que formará parte de un Departamento Nacional que estudie e in-

(1) En 1949 ha subido a más de 19.000 vehículos.

vestigue la República, preparará los mapas y esquemas necesarios que exija el Plano Director de la Ciudad y sus Suburbios. Una legislación apropiada otorgará vigencia legal a las indicaciones señaladas en el Plano. Una junta o departamento de economistas formulará, entonces, los ciclos anuales de trabajo de acuerdo con las posibilidades fiscales y créditos obtenidos. A este Departamento Nacional de Planificación y a sus múltiples agencias municipales, el Estado deberá prestarle apoyo irrestricto y decidido".

"La obra de reconstrucción puede comenzarse construyendo un eficaz circuito de circunvalación urbana, lógicamente conectado a las principales carreteras hoy llamadas nacionales, y con el traslado de la Central del Ferrocarril y la consolidación de sus presentes ramales de servicio. Esta reconstrucción la reclaman, no sólo las necesidades del desarrollo presente sino, también, las de su futuro desarrollo. Por esta causa, muchas industrias y casas comerciales están forzadas a ubicarse en el corazón mismo de la Ciudad, congestionándola y dificultando el tránsito de la misma. Al comenzar a trasladarse estas unidades de nuestro núcleo Comercial-Industrial a la nueva área asignada para cumplir su función urbana, de acuerdo con el Plan Director, podremos declarar iniciada la ordenada replanificación de la Metrópoli".

"La rehabilitación de los grandes sectores insalubres, o podridos, de la Ciudad —Malambo, Chorrillo, Marañón, Calidonia—, deberá entonces, atacarse siguiendo siempre las mismas pautas directoras. Es falso todo expediente que se limite únicamente a substituir viejas, por nuevas unidades de vivienda. La población, —obreros y empleados populares de diversa índole que hoy ocupan estos tugurios—, será emplazada cerca de sus respectivos centros de trabajo, y la estructura de la Ciudad comenzará a estabilizarse. Todos los nuevos edificios se construirán de acuerdo con el mismo plan comprensivo y orgánico, y las vías de comunicación se enderezarán para cumplir su verdadera función de medios de transporte. Gradualmente, sin forzar el cambio, los sectores envejecidos de la ciudad serán reconstruídos, sin poner jamás en peligro su evolucionante existencia".

"El mejor de los esbozos urbanísticos para el futuro desarrollo de nuestra Metrópoli, no pasará de ser más que un patético manojo de papeles, si escasea la voluntad creadora para cristalizarlo".

"La primera fase de este proceso de aclaraciones y rectificaciones es la aceptación de que la Ciudad debe ser organizada de acuerdo con sus áreas Residenciales, Recreacionales, Comerciales e Industriales y que estos núcleos deben conectarse entre sí por medio de arterias de transporte".

"La segunda fase, es, pues, la valorización filosófica de que si la Sociedad está compuesta de individuos, la replanificación de la Ciudad debe satisfacer las necesidades individuales y colectivas de sus habitantes, con una dimensión primordialmente humana".

"Es cierto que una porción considerable de la riqueza nacional está ya invertida en la caótica realidad de nuestra urbe".

"Sólo después de un comprensivo análisis nacional, pueden encontrarse las normas administrativas que garanticen el éxito de la planificación de la Ciudad y la región, porque toda Nación es, en última instancia, la suma económica de sus múltiples componentes".

"El rápido y desaforado crecimiento de la Ciudad de Panamá en los últimos treinta años es la causa directa de su presente desorganización".

"Existen dos escuelas de pensamiento en la Planificación de Ciudades. La primera, la que nosotros propugnamos, la considera como un todo orgánico en función de su zona de influencia, de su región y del país a la cual pertenece. La segunda, la retórica y espectacular, sólo tiende a interesarse por algunos de sus componentes sin llegar a conectarlos con su circunstancia geográfica y nacional".

"Debemos advertir, en esta hora en que muchas conciencias se inician en el ejercicio del examen, que la energía que se emplea en reparar entuertos a medias es siempre energía malgastada, y que es necesario prepararse para no permitir que estos sofismas puedan mañana desfigurar el orden integral a que debe propender la reconstrucción de la Ciudad".

"La solución que sobre el destino de la ciudad proponga el Plano Director, tiene que ser, infaliblemente, la más económica, siempre que la preparación de los urbanistas y técnicos contratados constituya la credencial invariable para su escogencia".

"Si aceptamos que la planificación local es parte integrante —no sólo es un plan de la región— sino de la nación entera, debemos concluír que muchos de los grandes y presentes trastornos nacionales, obedecen, en principio, al abandono existente en el cerebro mismo de la República".

"Varios interesantes estudios se han llevado a cabo sobre la Región a que pertenece la Ciudad de Panamá. Entre ellos conviene destacar el del distinguido catedrático don Angel Rubio, erudito conocedor de nuestra Geografía Urbana y Regional".

"La creación y el fomento de nuestra región y de las otras regiones nacionales nos permitirá subdividir la República en inteligentes porciones geográficas y económicas. La orgánica interrelación de tales regiones nos proporcionará un armonioso balance económico, no sólo dentro de la nuestra sino a través del gran todo que la Nación constituye".

18...DIAGNOSIS DE LA SOCIEDAD PANAMEÑA DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS.

Tan importante entidad es, por ministerio de la Ley, Junta Técnica Consultiva del Gobierno Nacional. Su voz tiene, pues, esta responsabilidad y transcendencia. En el número 19 de su revista *"Ingeniería y Arquitectura"*, año 1948, aparece este vibrante editorial que constituye por sí todo un diagnóstico y el historial del propio diagnóstico. Se titula: *"No será ya hora?"* y lo firma la Srta. Rosa E. Palacio, Secretaria de Publicaciones, quien es, además, Arquitecto del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Dice:

"Hace pocos días ha ocupado la tribuna de la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos un conocido urbanista: Anatole A. Solow, de la Unión Panamericana. El mensaje de este Planificador es sencillo: Panamá necesita urgentemente, muy urgentemente, un Plano Regulador, porque la ciudad crece apresuradamente, sin orden ni concierto algunos.

Solow ha repetido una verdad bien conocida. Cierto es que desde 1941 existe un llamado Plano Regulador, confeccionado por otro ilustre planificador, Karl Brunner. Pero es un plano hecho muy apresuradamente, con ligeras indicaciones, y que carece de recomendaciones para su debida zonificación. Sin zonificación reglamentada, nuestra capital seguirá su desarrollo desarticuladamente.

También Stephen V. Arneson, Urbanista del Banco de Urbanización y Rehabilitación en 1945 y 1946, insistió desde las columnas de esta revista, en su inaplazable necesidad, y sugirió un Consejo de Planificación con cinco miembros que para hacer labor efectiva debía contar con el concurso de miembros de la Asamblea Nacional.

Ya anteriormente, en 1934, la Sociedad Panameña de Ingenieros encomendó a uno de sus miembros —el Sr. Leonardo Villanueva Meyer— el estudio de un plan de ensanche y desarrollo de nuestra ciudad que dicho Arquitecto completó en el plazo de un año. De aquel estudio derivaron algunas reformas parciales.

Después?....

La ciudad ha seguido su crecimiento invertebrado. Hoy día se hacen urbanizaciones privadas que carecen de relación con el resto de la ciudad. Se construye una casa de cinco pisos al lado de un chalet de un piso. Contiguo a una mansión residencial se permite un rancho de paja con cría de gallinas. En suma, desarticulación y desorden.

No será ya hora, debemos preguntarnos, de acometer la solución del problema?

En el presente mes el nuevo Alcalde del Distrito de Panamá, Dr. Alberto Navarro, acaba de nombrar un Arquitecto-Urbanista Municipal. Puede ser —y debe ser— el primer paso para emprender la planificación racional de nuestra capital, uno de cuyos primeros problemas es el estudio y aprobación del Plano Regulador.

Entretanto, nosotros, Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos, cuerpo consultivo del Gobierno Nacional, debemos insistir, sin reposo, para que cuanto antes se haga el Plano Regulador de Panamá, al que deben seguir los de Colón, David y otras poblaciones de importancia.

Repetimos —y que cada cual sienta el alcance de esta punzante pregunta—:

No será ya hora?"

ROSA E. PALACIO,
Secretaria de Publicaciones.

III PARTE

Análisis de un Barrio Urbano

III PARTE — ANALISIS DE UN BARRIO URBANO.

Fuente de información: Angel Rubio, "Estudio inicial del Barrio de Malambo", en la Publicación Nº 1 del Banco de Urbanización. Panamá de 1945.

19. *EL BARRIO DE MALAMBO.*

Con fecha 29 de Septiembre de 1944, la Junta Directiva del Banco de Urbanización y Rehabilitación declaró Sector de Rehabilitación Nº 1, a la Zona de la ciudad de Panamá cuyos límites y características principales se resumen en este estudio.

Situación.

El Sector de Rehabilitación Nº 1 se encuentra situado en la parte occidental de la ciudad de Panamá, hacia el norte de su Núcleo primitivo y cercano a los límites de la Zona del Canal. Ocupa parte de los Barrios administrativos del CHORRILLO y SANTA ANA y es conocido con el nombre de MALAMBO. De las trece manzanas o bloques que lo integran, cinco quedan en el Chorrillo y ocho en Santa Ana.

El eje longitudinal del Sector lo constituye, la calle 15 Oeste en su totalidad, cuya orientación es aproximadamente de Norte a Sur. En torno a él se disponen trece bloques de manzanas. Es conveniente advertir, desde ahora, que el Sector queda encajado dentro de los barrios de mayor densidad de población.

Hay un total de 206 casas construídas y una en reconstrucción al tiempo de acotarse este Sector de Rehabilitación.

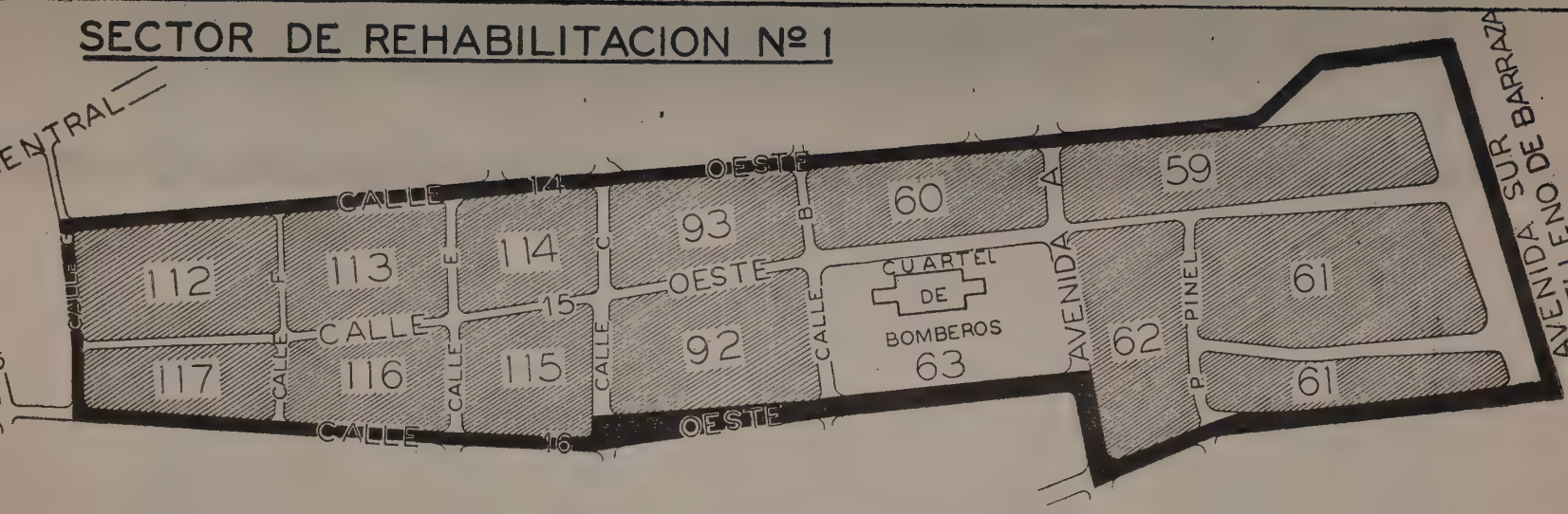
Dimensiones

El área bruta del Sector es de 59.560 metros cuadrados, o sea el 0.83% del área total de la ciudad. Dentro de esta área bruta se han computado la mitad de las calles que bordean el Sector.

El área neta de las doce Manzanas del Sector, medidas por el cordón de las aceras que la circundan, es de 42.138 metros cuadrados, que representa 0.59% del área total de la ciudad.

El área de las calles y plazas comprendida dentro del área bruta es de 17.142 metros cuadrados, que representa un 40.68% en relación al área neta de las 12 manzanas construídas. El ancho medio de las calles comprendidas dentro del Sector es de unos 6 metros, de cordón a cordón de las

Plano de la Ciudad de Panamá en el que se indica el barrio de Malambo, sector de rehabilitación Nº 1. La investigación hecha por el Banco de Urbanización y Rehabilitación en 1944 manifestó que era uno de los sectores más insalubres y congestionados de la Ciudad. En una de sus manzanas se encontró una densidad de población



Manzanas del barrio de Malambo, sector de rehabilitación Nº 1. Los números de estas manzanas fueron los utilizados por la Oficina del Censo de Población de 1940. Posteriormente, el Banco de Urbanización y Rehabilitación ha procedido a dar otra numeración a las manzanas de la Ciudad. (Véase Publicación Nº 14 del Banco).

aceras. El ancho medio de las aceras es de 1.50 metros, siendo pues e ancho medio de la calle, de línea de construcción a línea de construcció de unos 9 metros.

El área construída, dentro de las doce manzanas, ocupa 34,255.66 me tros cuadrados que con 2,277.20 metros cuadrados de solares sin edificar y 5,635.25 metros cuadrados de patios (dentro de las casas) forman 42,13 metros cuadrados del área neta.

Se llama la atención sobre la pequeñez del área de los patios interio res, la que representa el 16% con relación al área construída, proporció muy baja para la función de ventilación e iluminación que cumplen los es pacios libres de patios.

Tipos de Casa

El 64% de las casas construídas son de madera, contra un 24% d construcción mixta (concreto y madera) y sólo un 13% de concreto.

Predominan las casas de dos pisos (81%), siendo el resto de tres más pisos (11%) o de un solo piso (8%). En cuanto a los techos, co excepción de una sola casa que lo tiene de teja, tienen techumbre de zinc.

La casa de dos pisos, la madera y el zinc son los elementos materiale de la casa del Sector. No debe olvidarse que este se encuentra situado sólo una cuadra de la "Avenida Central", arteria principal de la ciudad e su tramo de mayor actividad comercial que ahora ocupa lo que siglos atrá fuera el "Camino de las Sabanas". Recordamos aquí que algunos planifi cadores de ciudades en Estados Unidos, consideran "Barrios podridos" ("blighted areas") aquellos que contienen edificios residenciales de po bres condiciones físicas y bajas rentas, que se hallan concentrados próxi mos al centro principal de negocios y extendidos cerca de primitivas línea de comunicaciones.

Valores Catastrales

Los valores catastrales son los que figuran en las oficinas de la Direc ción de Impuesto de Inmuebles en el mes de Noviembre de 1944. El valo catastral total del sector es de 1.658.100 balboas. Del mayor interés hu biera sido determinar, a la luz de dichos datos, el valor del suelo. Pero ese cálculo resultaría falso, si así se hiciere, por los siguientes motivos:

1º Los valores catastrales de las fincas del Sector fueron, puede presumirse, declarados hace bastante tiempo, ya que se trata de edificios de antigua construcción en su mayoría.

2º Por la tendencia a rebajar el valor catastral por parte de los pro pietarios, para descargar la correspondiente tributación.

3º Por el incremento del valor del suelo en esa área central.

4º Por la inflación del valor del suelo en los últimos años.

5º Por la carencia —y ello es fundamental— de análisis severamen te establecidos sobre el valor del suelo en las diversas áreas de la ciudad de Panamá.

Por los motivos indicados, se prescinde ahora, de abordar el proble ma del valor actual del suelo en el Sector de Rehabilitación aunque se re conoce que es este un aspecto esencial.

Cuartos y Departamentos de las Casas del Sector

El total de cuartos que contiene el Sector es de 2,335. Adviértese el predominio de departamentos de alquiler de un solo cuarto con relación al de dos o más cuartos. Con relación a la unidad casa, resulta un promedio teórico de 11.3 cuartos por casa.

Queda patente la extraordinaria subdivisión interior de las casas en cuartos de alquiler donde habita una población intensamente congestionada. No se ha podido establecer si esa subdivisión interna data de la época de construcción de las casas (edad de las casas, que ignoramos con precisión) o si las condiciones iniciales de subdivisión han sufrido posteriores subdivisiones para atender a la creciente demanda de viviendas de inquilinato.

Servicios Sanitarios

La unidad que aquí denominamos "servicio sanitario" consta —con rarísimas excepciones— de un inodoro y de un baño de regadera, sin que en este primer avance informativo hayan podido recogerse —por la premura de tiempo con que se ha efectuado— otros datos de importancia como el número total de grifos y salidas de agua, en cada casa y la posición de los mismos (dentro de los cuartos, en los patios, etc.)

Tampoco se ha podido averiguar si los servicios sanitarios computados son utilizados exclusivamente por los habitantes de una misma casa, o si tienen acceso a ellos gentes de otras casas. A pesar de tales limitaciones, pueden ofrecerse los siguientes datos indicadores: el total de servicios sanitarios existentes en todo el Sector es de 514 que atienden a las necesidades de las 7.247 personas que habitan en los 2.335 cuartos. Resulta, así que el promedio de personas (de todo el Sector) por servicio es de 14.00 y que cada servicio sanitario sirve a un promedio de 4.54 cuartos. Dentro de las distintas Manzanas pueden advertirse sensibles diferencias y mayores aún se manifiestan en el detalle de servicios sanitarios de cada una de las 206 casas. Sin ánimo de extravagante alarmismo, citaremos que en una casa de la Manzana 112, para 276 personas que la habitan existen sólo 6 servicios sanitarios, lo que ofrece un promedio de 46 personas por servicio; otra de la misma Manzana tiene sólo 2 servicios para las necesidades de 65 personas (promedio: 32.25 personas por servicio); otra de la propia manzana tiene 2 servicios para una población de 72 personas (promedio 36.0 personas por servicio) y cada servicio atiende a las necesidades de 9 cuartos. Justo es reconocer también que en otros casos existen promedios bajos y razonables.

Población y Densidades

Antes de resumir estos aspectos del Sector, es necesario precisar los conceptos referentes a densidades urbanas totales y parciales para utilizar los mismos —y los datos que de ellos derivan— del modo más exacto posible. Distinguimos aquí: La densidad bruta o relación entre el total de habitantes (de una ciudad, sector o barrio) y el área total, incluyendo en ella las áreas de plazas y calles. 2º La densidad neta o relación entre el total de habitantes (de una ciudad, sector o barrio) y el área de las manzanas o bloques con edificios. Todavía dentro del modo de computar la densidad

neta, se advierten diferencias de método. Así, para algunos, la densidad neta es el número de personas por unidad de superficie construída, comprendiendo dentro de dicha superficie la mitad de las calles limítrofes de la unidad considerada hasta su máximum de 20 pies (Véase: "Country of London Plan prepared for the London Country" Millan and Co. 1943. p. 170) ; para otros, la densidad neta es el número de personas por unidad de superficie deduciendo de ella el espacio utilizado para fines distintos de la vivienda, como plazas, calles, iglesias, establecimientos comerciales, etc. (Véase: "When we build again. A study based on research into conditions of living and working in Birmingham". London. G. Allen & Unwin. 1941. p. 45 Plate IV). En este estudio la densidad neta se ha establecido, para cada una de las doce manzanas que tienen edificios destinados a vivienda, como la relación entre el número de habitantes (en Noviembre de 1944) y el área de cada manzana medida hasta el cordón de acera circundante.

Densidad bruta. Relación entre el total de habitantes del Sector (7,247) y el área bruta (59,560 metros cuadrados), de la cual se excluye el área correspondiente del relleno de Barraza. 1,216 habitantes por Hectárea.

Densidad neta. Relación entre el total de habitantes de cada Manzana y el área de cada Manzana contada hasta el cordón de las aceras que la circundan. Estas densidades netas de manzana oscilan entre 900 habitantes por hectárea y 2,400 por hectárea. Contadas las doce manzanas que tienen edificios destinados a viviendas, resulta una densidad neta media —para dichas doce manzanas— de 1,700 habitantes por hectárea (170,000 habitantes por kilómetro cuadrado!)

La congestión abrumadora que representan las densidades netas expresadas ha sido uno de los fenómenos más extraordinarios descubiertos en este análisis inicial. Para percibir su intensidad se ha procedido a obtener las densidades —brutas y netas— de barrios centrales de algunas ciudades, las que se ofrecen (reducidas a densidad-hectárea para su mejor comparación y percepción) en el siguiente cuadro.

DENSIDADES DE BARRIOS CENTRALES DE ALGUNAS CIUDADES

CIUDAD	Fuente de Información	Densidad bruta. Habitantes por Hectárea	Densidad neta. Habitantes por Hectárea
Rangoon	Spate (1)	24.98	
Birmingham	When we build again	153.2	
Munich	Mayr	168.52	
Guatemala (Sector Nº 1)	Bouscayrol (4)	180.00	
Buenos Aires	Denis (5)	200.00	
Chicago (en casas de tres pisos)	Master Plan (6)	289.11	
Viena	Mayr (7)	388.44	
Londres	Abercrombie (8)		
	Le Corbusier (9)	422.00	494.22
Santiago de Chile	Violich (10)	500.00	
Berlín	Mayr (11)	540.42	
New York (en el sector más poblado de Manhattan).	Regional Survey (12)	más de 772	
París, barrios de			
Rochechouart	Demangeon (13)	903.00	
Bonne Nouvelle	Idem	1.015.00	
Saint Gervais	Idem	1.069.00	
Densidad de tipos de rascacielos	Le Corbusier (14)	3.000.00	
Máximum de densidad media por hectárea dentro de condiciones sanitarias	Violich (15)	160.00	

Como puede verse, la mayoría de las densidades-hectáreas recogida en el cuadro anterior son del tipo densidad bruta. Comparando ahora la densidades brutas por hectárea establecidas para el Sector en estudio, te nemos que la densidad bruta es de 1.216 habitantes por hectárea. Aú tomadas dichas dos densidades brutas acusan cifras alarmantísimas, de orden de los barrios más densos de París y, es sabido, que la ciudad d París tiene las mayores densidades. Si ahora tomamos en consideració la densidad neta media de las doce manzanas del Sector, que es de 1,70 habitantes por hectárea, y la comparamos con la densidad neta máxim de las barriadas centrales de Londres, tenemos que aquella densidad net media es TRES VECES MAYOR que su equivalente en barrios centrale londinenses. Si observamos que en alguna manzana del Sector la dens dad neta es de 2,400 habitantes por hectárea (para casas de dos pisos tenemos que ese tipo de densidad se acerca al TIPO DE DENSIDAD D RASCACIELOS, señalado por Le Corbusier. ("Urbanisme", pág. 163) Y si consideramos que el máximum de densidad media por hectárea est mado por Violich ("Cities of Latin America", cit. pág. 71. No especific si bruta o neta), dentro de condiciones sanitarias, es de 160 persona por hectárea (el máximum!. . .) y recordamos la densidad bruta del Sec tor de Malambo, (1,216), o su densidad neta media de 1,700 personas po hectárea) no podremos menos de afirmar que estamos en presencia d un barrio de máxima congestión.

---

(1) Referencias bibliográficas de las fuentes de información indicadas. 1.Spat (O. H. K., and Truebold) L. W. "Rangoon. A study in Urban Geography", en "Geogra phical Review". New York. January 1942. pág. 62. — (2) "When we build again. Study based on research into conditions of living and working in Birmingham", Lon don. G. Allen & Urwin, 1941. pp. 45-45.—(3) Enciclopedia Espasa. En la palabra "De mografía". Datos calculados por Mayr para las áreas centrales de diversas ciudade comprendidas en el sector de 1 a 2 kilómetros del centro urbano. El gran estadístic George V. Mayr fué uno de los primeros analistas de Geografía Urbana en su documen tada obra "Die Grosstad". Dresden. 1903.—(4) Bouscayrol (José Luis), "Urbanizació de la Ciudad de Guatemala". Guatemala. Centro Editorial, S. A. 1938. pág. 15.—(5 Denis (Pierre), "Amerique du Sud". Tome XV de la "Géographie Universelle" public sous la direction de P. Vidal Lablanche; L. Gallois. París. A. Colin. 1927. pág. 88.— (6) "Master Plan of residential land use of Chicago. Chicago. The Chicago Plan Com mission 1943. pág. 34.—(7) Espasa. Voz "Demografía". Véase nota 3.—(8) Forshaw (J. H., and Abercrombie Parrick), "Country of London Plan". London. Macmillan C 1943. pág. 115.—(9) Le Corbusier "Urbanisme". París. Les editions G. Crés. (1924 pág. 165.—(10) Violich (Francois), "Cities of Latin America Housing and Plannin to the South". New York. Reinhold, 1944. pág. 71.—(11) Espasa. Voz "Demografía" Véase nota Nº 3.—(12) Baulig (Henry), "Amerique du Nord", tome XIII de la "Géo graphic Universelle" publicé sous la direction de P. Vidal de Lablanche et L. Gallois París.—(13) Demangeon (Albert), Professeur de Géographie a la Université de París "París. La ville et sa Banlieu". París. E. Bourrelier (1932), pág. 20.—(14) Le Cor busier. Op. cit. pág. 163.—(15) Violich. Op. cit. pág. 71.

El promedio de habitantes por metro cuadrado, para las doce manzanas del Sector es 0.17; el promedio de habitantes por cuarto (en las doce manzanas) es 3.10.

Hubiéramos querido disponer de la estadística de mortalidad de las del Sector, en relación con su población absoluta y con sus densidades netas, pero no conseguimos tan importante dato estadístico.

Un Aspecto de las condiciones sanitarias. La tuberculosis.

La tuberculosis constituye la principal causa de muerte en la ciudad de Panamá; se advierte una tendencia acelerada a crecer desde 1942 y es alarmante la elevadísima proporción de tuberculosis en la ciudad con relación a la de otras ciudades americanas.

Se sabe que en 1942 y 1943 atacó especialmente a la población pobre en los grupos de edades de mayor rendimiento físico y mental y se ha establecido además, que el tipo étnico más afectado es el mestizo (75.40%), tipo predominante en la estructura de la población urbana panameña y en el barrio que analizamos.

Dentro del Sector se han registrado 71 *casos conocidos* de tuberculosis en 1942, cifra que se eleva a 97 en el siguiente año 1943, representando un aumento de 26 *casos conocidos* en un sólo año para una población de 7,247 habitantes. Resulta, así, que en 1942 había un caso conocido de tuberculosis por cada 102 personas del Sector, proporción que se eleva a un caso conocido por cada 75 personas en 1943.

Los análisis operados se han concretado a establecer correlaciones entre las pequeñas series de datos de que disponemos (débil por la escasez de datos recogidos en esas enumeraciones constitutivas o estructurales y sucesivas o dinámicas) con el fin de percibir posibles correlaciones (positivas o negativas) entre el hecho de los casos conocidos de tuberculosis y otros aspectos espaciales o de densidad de población, ya conocidos en el Sector examinado, y poder inferir posibles relaciones causales, aunque éstas sean de carácter parcial.

La correlación entre el total de habitantes por manzana (ordenadas éstas en serie progresiva, según dichos totales) y los casos conocidos de tuberculosis en 1942 y 1943 permite percibir la tendencia positiva, entre el desarrollo de ambos fenómenos; lo podemos expresar llanamente así: "al aumentar la población (mejor se diría, la congestión) tiende a aumentar la tuberculosis".

La correlación entre la densidad neta de cada manzana (habitantes por hectárea) ordenadas estas densidades en serie progresiva y los casos conocidos de tuberculosis en los mismos años arroja también una correlación de tendencia positiva que corrobora la afirmación anterior.

Exigua y difusa resulta la correlación ensayada entre el porcentaje de espacios libres (entendiendo por tales la suma de las áreas de los solares sin edificios y de los patios interiores de las casas de cada manzana) y los casos conocidos de tuberculosis en los dos años indicados. E igualmente difusa y exigua aparece la correlación entre el promedio de habitantes por cuarto en cada manzana y los casos conocidos de tuberculosis.

Una calle del barrio de Malambo (sector de rehabilitación Nº 1) contigua a la Avenida Central, arteria principal de la Ciudad. (Fotografía del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Diciembre de 1944).

Funciones no residenciales. Función comercial y Función educativa.

Entre las diversas actividades competidoras dentro de la ciudad, el comercio, la industria y los transportes tienen un papel predominante. "La lucha de estas actividades para lograr una posición estratégica es la que determina, a la larga, la norma fundamental de la comunidad urbana" (Mowrer). "Los establecimientos a través de los cuales se desempeña esta función comercial pueden ser divididos en dos grandes grupos: a) *tiendas de vencidad* y 2) *almacenes urbanos* de carácter más o menos especializado. (2) Los primeros expenden artículos de más o menos calidad y precio que se requieren a diario en la vida doméstica; se dispersan sobre toda la ciudad siguiendo la distribución de la población. Los grandes almacenes urbanos desempeñan una función comercial más o menos especializada; el público que a ellos acude, en intervalos de tiempos mayores, exige calidades y precios más selectos. Estos almacenes requieren, por lo general, una posición central dentro de la ciudad. Condición preferida por unos y otros es un buen contacto con el público: pisos bajos y posición frontal a las aceras.

Las consideraciones anteriores permiten una mejor interpretación de los datos sobre establecimientos del Sector.

83 establecimientos comerciales se encuentran emplazados (Noviembre de 1944) en las doces manzanas que contienen viviendas, correspondiendo un promedio de 6.9 establecimientos comerciales por manzana. La inspección ocular verificada permite calificarlos como *tiendas de vecindad*, ya que su mayor número está dedicado a la atención de necesidades domésticas urgentes y frecuentes (establecimientos de comestibles llamados en Panamá "abarroterías", zapaterías, barberías, lavanderías, restaurantes, sastrerías y farmacias, etc.). Existen tres cantinas en este Sector habitado por más de 7,200 personas.

Por sus actividades mercantiles no puede considerarse este Sector como *zona comercial.*

La función educativa queda implícita también en el mismo Cuadro 14. Fuera del Orfelinato de San José, institución de carácter privado, no existe en todo el Sector ninguna Escuela Pública. Recordamos, de nuevo, que su población es de 7,200 personas. Merece este hecho un comentario, aunque se tenga presente que cerca de los límites del Sector existen tres grandes Escuelas (Centro Amador Guerrero, Escuela Manuel José Hurtado y Escuela Justo Arosemena). Los autores del "Country of London Plan" estiman que la proporción de población que puede presumirse comprendida dentro de los grupos de edad escolar es la del 12%. Otra autoridad inglesa (el Dr. Fawcett, Profesor de Geografía de la Universidad de Lon-

---

(1) "El estudio ecológico de la ciudad". cit. pág. 22.

(2) Véase Olsom (W. William), "Stockholm; Its structure and development" en "Geographical Review". New York. July 1940. pp. 424-425.

dres) (1), estima, como proporción más satisfactoria la de 1 persona por cada 6 de la población total. Tomando como base el criterio 12%, la población en edad escolar del Sector 874; si se toma el criterio 1 por 6, dicha población se eleva a 1,200. En uno u otro caso, queda patente el hecho de la inexistencia de escuelas dentro de una población de 7,200. (2).

No existe en el Sector Hospital, estafeta de Correos, ni centros de recreo.

INSTALACIONES NO RESIDENCIALES. EN TODO EL SECTOR

Clases de establecimientos	Número de Establecimientos
Abarroterías	17
Zapaterías	10
Barberías	9
Lavanderías	6
Restaurantes	5
Sastrerías	4
Farmacias	3
Cantinas	3
Imprentas	3
Funerarias	2
Panaderías	2
Oficinas particulares	2
Fotografías	2
Mueblerías	2
Talleres de electricidad	2
Almacenes	2
Garages	1
Carpinterías	1
Refresquerías	1
Clínicas	1
Relojerías	1
Plomerías	1
Talleres de mecánica	1
Salones de belleza	1
Joyerías	1
Asilos	1
Cuarteles de bomberos	1
Parques y plazas	0
Escuelas	0
Hospitales	0
Correos	0
Teatros	0
TOTAL	35

(1) Fawcett (C. B.), "A residential unit for Town and Country Planning." London. University of London Press. 1944. Pág. 40. Véase también Fors-haw (J. H. and Abercombrie (Patrick), "Country of London Plan", op. cit.

(2) El cálculo de Fawcett resulta muy aproximado para la ciudad de Panamá donde, de acuerdo con los datos del Censo de 1940, había una población de edad escolar de unas 18.500 personas que en la proporción de 1:6 de Fawcett corresponde a una población de 111,000 habitantes.

AS RENTAS DE INQUILINATO.

El conocimiento de los distintos tipos de rentas de inquilinato es un ıctor de capital importancia dentro del complejo de fenómenos económi-os y sociales de una ciudad. Los tipos de renta y su distribución ı un conjunto urbano, constituyen uno de los mejores índices para medir ıs variaciones de las viviendas, sus diferencias cualitativas de estructu-ıs y servicios, sus espacios libres, así como otros muchos factores socia-s relacionados con las funciones residenciales de las distintas áreas. Por general, las áreas de casas de baja renta se encuentran en las zonas de *ırrios podridos,* habitados por una población de escasos ingresos econó-icos. Un mapa que presente la renta media por unidad de vivienda en s distintos bloques y zonas urbanas permite apreciar la calidad de los pos de casas de inquilinato y la distribución espacial de las familias, des-e las zonas ocupadas por aquellas personas de mayores ingresos a las abitadas por las de mínimos ingresos. Esos mapas indican, también, la stribución geográfico-urbana de la población según su poder adquisitivo. as investigaciones de esta índole son muy delicadas, por la dificultad de ɔtener y verificar los datos de rentas y, sobre todo, porque los índices de ntas, para que puedan ser correctamente agrupados y comparados, de-en basarse sobre rentas de unidades-tipos de vivienda de inquilinato del ismo tamaño y que incluyan los mismos servicios.

Los datos de rentas de inquilinato; aquellos de que se dispone, han sido ıministrados voluntariamente por propietarios o administradores.

Resulta también difícil, establecer, dentro del Sector, las distintas nidades tipos. Provisionalmente hemos distinguido las cuatro siguientes aunque sus límites no sean rigurosamente precisos):

1. Cuartos. Espacio comprendido dentro de cuatro paredes. No se ı puntualizado la distinta ubicación (a la calle, interior, en planta baja, ı primero o segundo piso, sin ventanas, con ventanas y en qué número, c.);

2. Pieza. La forman, por lo general, dos cuartos contiguos separa-os por una división —de madera u otro material— en la que existe puer- de comunicación. Frecuentemente el cuarto interior carece de ventanas.

3. Departamentos. Compuestos por dos o más cuartos contiguos que cluyen un servicio sanitario para cada departamento o lo tienen espe-al para dos o tres departamentos, al cual no tienen acceso los inquilinos e cuartos que utilizan otros servicios sanitarios. (1).

4. Tiendas de comercio. Las registradas están en planta baja y con ceso a la calle, aunque difieren en tamaños son, por lo común, pequeñas.

El número total de datos obtenidos sobre tipos de rentas para estas stintas unidades-tipos es de 278, para las 206 casas del Sector con sus 029 cuartos y 643 departamentos de dos o más cuartos, que representan 335 cuartos. Con tan pocos datos, la renta media de las distintas unida-es-tipos, dentro de cada manzana, y su distribución en la misma, no ha ɔdido ser determinada.

---

(1) A este tipo se le conoce con la palabra "Apartamento", anglicismo genera-ɛado que ha sustituído a "Apartamiento" como debe decirse en castellano. Empleamos denominación, también castellana, "Departamento".

Sólo se han podido reunir algunos tipos de renta mensual, en balboa dentro de las cuatro unidades-tipos que se han distinguido. Concedem a estos datos valor de orientación numérica parcial.

Dentro de la unidad-tipo Cuarto se advierte que el valor más denso renta de inquilinato es de 7 a 8 balboas mensuales (36.9%), al que sig el grupo de 6 a 7 Balboas (22.6%). El 72.6% de las rentas conocidas Cuartos oscilan entre 6 y 13 Balboas por mes; el resto (27.4%) está ent los valores 5 y 15 Balboas. Para las llamadas Piezas, un 35.7% de los tip de renta están comprendidos entre 10 y 13 Balboas por mes; el resto distribuye entre 13 y 16 Balboas de renta mensual. La renta mensual los Departamentos presenta un 62.5% entre los límites de 20 y 34 Balbo mensuales. Las tiendas de comercio pagan alquileres que oscilan entre l 19 y los 40 Balboas.

Podemos establecer los siguientes:

1. El Sector estudiado es un barrio donde predomina la vivienda inquilinato.

2. Sus tipos de rentas de inquilinato con relación al de otros Sector de la ciudad, son muy bajos, no obstante estar ubicado este Sector mu próximo a la arteria comercial principal de la ciudad (Avenida Central en uno de sus tramos de máxima actividad comercial.

3. Se señala una correlación entre los tipos de bajas rentas y el pr dominio de las casas de madera, la congestión de población, la deficienc de servicios sanitarios y el elevado porcentaje de casos de tuberculosis.

RESUMEN

Las características fundamentales del Sector pueden resumirse así:

1º Posición cercana al centro comercial de la ciudad y muy próxim a la Avenida Central, arteria principal de comercio y tránsito.

2º Predominio de casas de dos pisos, de material de madera, tech de zinc y escasa proporción (16%) de espacios libres con relación al áre construída.

3º Viviendas de inquilinato con predominio de departamentos de u sólo cuarto, escaso número de servicios sanitarios (promedio de 14.09 pe sonas por servicio) y rentas de alquiler del tipo 6 a 13 Balboas por cuart

4º Población afectada por creciente número de casos conocidos d tuberculosis, enfermedad más intensa en las manzanas de mayor conge tión o en las de menor proporción de espacios libres que permiten el acce de luz y de sol.

6º Función comercial limitada a establecimientos del tipo tiendas d vecindad. Carencia de Escuelas, de Plazas y de árboles.

7º Circulación activa en una de las calles limítrofes del Sector, cual, a su vez, queda seccionado por dos calles de tránsito también activ

En tales condiciones habita una masa de población de 7,200:

IV PARTE

Paisaje y Medio Geográficos de la Ciudad.

Posición Regional.

Situación Topográfica.

Tiempo y Clima.

Los Barrios, Población.

Fuente de información: A. Rubio. "Algunos aspectos geográficos de la Ciudad de Panamá". Publicación Nº 1 del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Panamá. 1945.

Situación geográfico-astronómica. — 8º 57' de latitud Norte y 79º 32' longitud Oeste Greenwich en la Catedral de Panamá (torre del SE).

2º *Posición regional.*—Está en función de los siguientes factores:

a). Ubicación en la costa del Pacífico sobre la Bahía de Panamá;

b). Proximidad a las mínimas angosturas del Istmo;

1). Proximidad al rebajamiento montañoso del propio Istmo;

d). Proximidad a la cuenca del río Chagres, cuyos cursos medio e inferior constituyeron desde antiguo una vía natural de circulación.

Nace como puerto de avanzada en el Mar del Sur: se desarrolla como punto terminal de los caminos (terrestres y fluviales) del Istmo, y de enlace con las rutas marítimas del Pacífico. Su función comercial deriva de que estas condiciones han influído en el carácter de su población.

Situación topográfica. Los caracteres de la situación topográfica de la ciudad de Panamá, desde su nueva fundación en 1673, pueden resumirse así:

1º La primitiva ubicación del *núcleo primitivo* fortificado sobre la peninsulita que, en forma de bota, se proyecta al E. de las faldas del Cerro Ancón y descansa sobre un zócalo rocoso, de una y dos brazas de profundidad en las aguas altas y descubierto en los fuertes desplayes provocados por la alta oscilación de las mareas del Pacífico. Dicha peninsulita cierra por el Sur la escotadura más penetrante de la Bahía de Panamá, cuyos litorales (originalmente anegadizos, propios de una costa en fase de emersión), se prolongan hacia el Noreste hasta las bocas del río Matasnillo y el peñascoso saliente de Punta Paitilla.

2º Los Cerros Ancón y Sosa, de origen volcánico, resguardan por el Oeste la anterior península. El Ancón presenta alargada línea de cresta (de orientación N. a S.) de unos 150 metros, constituyendo la forma en resalte dominadora del paisaje urbano panameño; sus laderas bajan abruptas, hacia la península situada al Este y, por el Oeste, hasta la depresión del aluvionado valle inferior del río Curundú, afluente del Río Grande. El Cerro Sosa, basáltico, levanta su más redondeado domo hasta unos 75 me-

Mapa de la República de Panamá. Permite apreciar la posición regional de la Ciudad (en la angostura ístmica en las inmediaciones de la Zona del Canal). En el recuadro de los aledaños se muestran las barriadas satélites de la Capital.

tros de altitud; situado al Sur del Ancón cierra las entradas meridionales que conducen a la Peninsulita de Panamá desde las bocas deltaicas del río Grande, desaparecidas después de la construcción del Canal. Tanto el Ancón como el Sosa se encuentran ahora dentro de la Zona del Canal.

3º El valle del pequeño río Curundú que en su curso alto corre en dirección Norte a Sur, para desviarse hacia el Suroeste en su antiguo curso, cuyo valle recogía las aguas occidentales del Ancón y vertía por dos brazos en el río Grande cerca del lugar llamado La Boca, en la Zona del Canal. Este paisaje ha sido profundamente alterado por las obras del Canal.

4º Un delgado espinazo terrestre que se extiende desde el Cerro Ancón hacia el Noreste ceñido al Oeste por el valle del Curundú y al Este por el bajo del litoral de la Bahía de Panamá. Como de un kilómetro de ancho en su parte angosta, se desarrolla unos tres kilómetros y medio en el eje alargado que va desde las faldas del Ancón hasta el curso del pequeño río Matasnillo. Presenta escaso relieve oca y un dorso central ondulado por pequeñas colinas (Perry's Hill, La Cresta, Bella Vista) que drenan hacia el Curundú y hacia la Bahía; sobre ella se asientan ahora barrios residenciales.

Por este espinazo seguía el antiguo "Camino de las Sabanas", que ha marcado, en gran parte, el rumbo expansivo de la ciudad.

El río Matasnillo forma parte de los límites del Radio urbano de Panamá.

5º La zona comprendida entre el río Matasnillo y el río Juan Díaz, situado más al Norte, abarca el Extrarradio. Es una zona de llanuras, depresiones y pequeñas colinas (La Carrasquilla, colina del Golf Club, loma de Pueblo Nuevo de las Sabanas, etc.); dentro de ella estuvo emplazada la primitiva ciudad de Panamá. Está drenada por pequeños ríos y quebradas (Quebrada Limón, Algarrobo, Río Abajo, Río Matías Hernández, Río Juan Díaz), que vacían directamente a la Bahía de Panamá.

El desarrollo de la ciudad ha estado dificultado por las limitaciones de expansión que imponen el valle inundable del Curundú, de una parte, y los anegadizos litorales, de otra. Posteriormente, por los límites de la Zona del Canal que la ciñen, muy cerca, por el Oeste.

Su forma es, pues, la de una especie de cuerno cuya punta es la península original desde la que sube hacia el Norte y Noroeste, ensanchándose al desarrollarse.

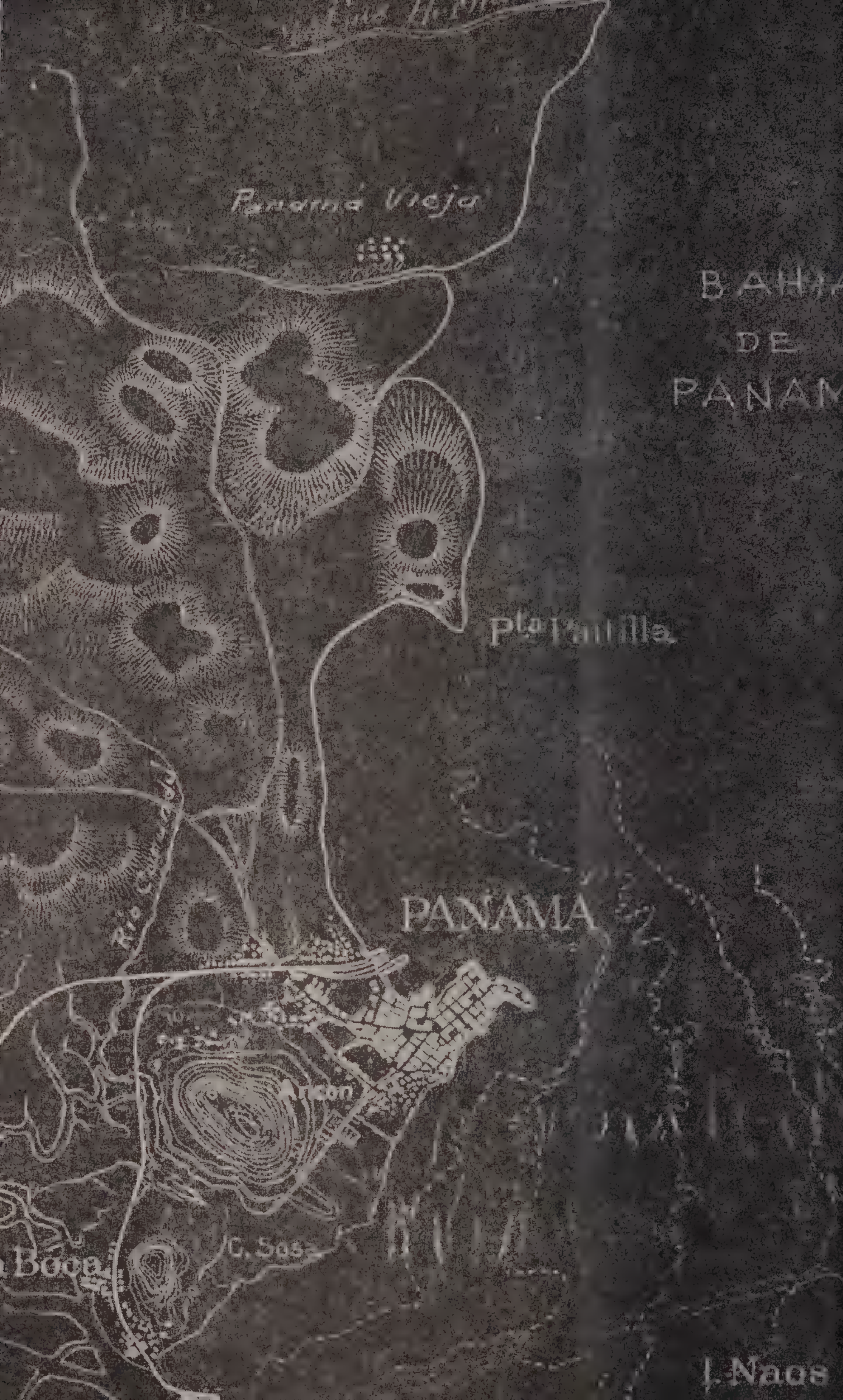
El substratum geológico. Está constituído por las siguientes formaciones:

1ª *Formación de Panamá.*—Identificada por el geólogo Robert T. Hill. La constituyen estratos de tobas y espesos mantos arcillosos, que alcanzan espesor de unos 120 metros. Aflora desde Miraflores (Zona del Canal) hasta la ciudad de Panamá.

2ª *Formación de Bajo Obispo.*—Identificada por el geólogo Donald F. Mac Donald. Vieja formación preterciaria de sedimentos de origen volcánico (brechas volcánicas con conglomerados de composición andesítica). Aflora en las proximidades de Panamá la Vieja.

3ª Colinas de origen volcánico más moderno: ejemplos: el Cerro Ancón y el Cerro Sosa.

4ª Las formaciones y poco consolidadas que rellenan el valle del Curundú y las bocas fangosas de algunos ríos (Algarrobo, Matías Hernández).



Panamá Viejo
BAHIA
DE
PANAM
Pta Paitilla
PANAMA
Ancon
C. Sos
Boca
I. Naos

5ª El aluvionamiento litoral, en una costa en fase de emersión (pla- a de Bellavista y antiguos anegadizos ahora rellenados). (1)

Sismicidad. Es frecuente, aunque los temblores son de poca ntensidad. Desde 1909 (en que se instaló el sismógrafo de la Zona del Ca- al) hasta 1940 se ha registrado un total de 2.674 sismos (promedio anual e unos 127), todos ellos de intensidad inferior a V (Escala Rossi-Forel). ólo se recuerdan, en tiempos históricos, dos terremotos de efectos destruc- ores; los de 1621 (que se prolongaron desde Mayo a Agosto, casi diaria- ente) y el de 1882, cuya intensidad se estima de tipo VI.

22. *Tiempo y Clima.*—Gobiernan el desarrollo de los elementos del empo meteorológico y de su clima los siguientes factores:

1º Su situación en latitudes bajas (8º 57' lat. N.), origen de altas uniformes temperaturas (isomegatermia). Térmicamente no hay cam- ios estacionales; la ausencia de tormentas ciclónicas explica que la osci- ación diurna sea también muy débil.

2º Su escasa altitud sobre el nivel del mar.

3º La declinación solar (negativa de Octubre a Febrero y positiva e Marzo a Octubre). Los pasos cenitales del Sol ocurren el 14 de Abril el 29 de Agosto. Esta declinación origina los desplazamientos que expe- imentan el cinturón de varios alisios (trade winds) y el cinturón de cal- nas ecuatoriales (doldrums) y explica la división del año en dos estacio- es: a) Estación Seca (Enero-Abril), y b) Estación Lluviosa (Mayo- Diciembre), diferenciadas por cambios de dirección de vientos, humedad, ubes y lluvias; la temperatura permanece casi constante. Durante la es- ación seca prevalecen los vientos Nortes y los alisios del Noroeste, mien- ras que en la estación lluviosa predomina el tipo de tiempo característico e las calmas ecuatoriales: vientos variables, alta humedad relativa, inten- a nubosidad, y frecuentes lluvias locales de tipo convectivo que, en los neses finales del año, se refuerzan en lluvias generales continuas de tipo iclónico ecuatorial débil.

4º La posición costanera, que le hace sensible a las brisas de mar tierra.

La marcha de los elementos del tiempo queda expresada en los si- uientes datos:

a) Iluminación y distancia cenital del Sol en su culminacón meridia- a (días 15 de cada mes). (11:

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
eclinación	S	S	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S
rco en grados	31	22	12	0	9	14	12	5	6	18	28	33
alida del Sol A.M.	6.40	6.39	6.27	6.10	6.00	6.01	6.08	6.12	6.10	6.08	6.13	6.28
uesta del Sol P.M.	6.19	6.30	6.31	6.31	6.32	6.40	6.44	6.37	6.20	6.04	6.56	6.03
oras de iluminación	11.6	11.8	12.1	12.3	12.5	12.6	12.6	12.4	12.2	11.9	11.7	11.6

(1) Véase: Mac Donald (Donald F., "Isthmian Geology" en "Annual Report of he Isthmian Canal Commision for the year 1913". Washington. 1913.

(1) Datos de Cristóbal-Colón, situada a 25' de latitud más al Norte.

b) Temperatura. (Datos de la estación Balboa Heights, Zona d Canal). Temperatura media en un período de 34 años: 25.9c centígrad (78.7º Farenheit). Máxima absoluta del período: 36.1ºC (97.0F). Máx ma media: 30.7ºC (87.3ºF). Mínima absoluta del período: 17.2ºC (63ºF Mínima media: 22.8ºC (73.1ºF). Máxima oscilación diurna: 14ºC (27ºF Los máximos términos suelen presentarse al final de la estación sec (Abril). Los mínimos, en el mes de Noviembre. Oscilación media anual 2.7ºC.

b) Presión barométrica. Presión media anual de 34 años de obser vación: 756.9 milímetros (29.8 pulgadas). Presón máxima del período 762 mm. (30.0 pulgadas). Mínima del período: 751.8 mm. (29.6 pulgadas En general, predominan las bajas presiones, constituyendo un "pantan barométrico" de pequeñas oscilaciones.

c) Vientos. 1. Estación seca (Enero-Abril). NW. N. (aquilones y NE (alisios). 2. Estación lluviosa NW., S.E., S. W.

El detalle de los vientos en las proximidades de la ciudad de Panam queda recogido en los siguientes cuadros, correspondientes a la estación d Balboa Heights (Zona del Canal), para un período de 25 años. Altitu del anenómetro y del anemoscopio: 97 pies. Las velocidades se expresa en millas por hora.

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic,	Anua
Velocidad media	8.8	10.1	10.3	8.8	6.1	5.4	5.9	5.9	5.6	6.3	5.8	6.4	7.
Dirección más frecuente	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW	NW
Velocidad diaria máxima media	17.0	19.1	19.2	17.9	13.7	12.8	13.8	13.8	13.5	13.9	14.0	14.1	15.
Velocidad máxima Absoluta	33	29	32	32	38	31	34	30	31	31	32	30	3
Dirección	NW	N	NW	N	SW	SE	S	N/S	NE	S	S	SE	SW

PORCENTAJE DE TIEMPO DE VIENTOS MARITIMOS Y TERRESTRES

Marítimas (SE-S)	2	3	5	10	22	23	13	15	29	35	15	5	1
Terrestres (SW-W-NW-N-NE-E)	98	97	95	90	78	77	87	85	71	65	85	95	8

VELOCIDAD MEDIA DE CADA DIRECCION (Millas por hora)

Dirección													
N	10.1	12.0	12.2	10.1	5.4	4.2	5.0	4.6	3.7	3.5	4.7	7.1	8.
NE	7.0	7.9	7.8	5.3	4.5	4.4	4.6	5.0	5.1	4.8	5.0	5.6	5.
E	5.1	6.1	5.0	5.3	3.8	4.0	3.6	4.0	4.1	4.1	4.1	4.4	4.
SE	5.5	6.1	6.6	6.5	5.8	5.7	5.4	5.8	6.1	6.2	5.8	5.2	5.
S	5.4	6.1	6.1	6.9	7.7	6.9	6.4	7.5	8.3	10.6	8.5	5.7	8.
SW	3.7	4.7	5.1	5.1	4.6	5.1	4.6	4.6	4.9	6.1	4.7	3.8	4.
W	5.1	5.4	6.8	6.2	4.8	4.2	5.0	4.6	4.0	4.0	4.5	4.7	4.
NW	8.2	9.2	9.4	8.7	6.4	5.7	6.4	6.3	5.2	5.0	6.0	6.4	7.

PORCENTAJE DE TIEMPO EN CADA DIRECCION

N	37	40	41	41	18	16	14	14	15	12	16	26	23
NE	1	1	1	2	6	7	4	4	7	8	4	3	4
E	0*	0*	0*	1	1	2	1	1	1	2	1	0*	1
SE	1	2	3	6	10	10	6	6	10	11	5	2	6
S	1	1	2	4	12	13	7	9	19	24	10	3	9
SW	0*	0*	0*	0*	2	2	2	2	3	3	4	1	2
W	1	1	0*	2	3	3	3	4	3	4	6	3	2
NW	59	55	53	54	48	47	63	60	42	36	53	62	53
Calmas	0*	0*	0*	0*	0*	0*	0*	0*	0*	0*	1	0*	0*

(0*) Equivale a más de cero y a menos de ½.

FRECUENCIA DE LA VELOCIDAD MEDIA DIARIA EN PORCENTAJES

Millas por hora													
20-25										2	0*		0*
15-20	0*	1	5	1	0*	0*			1	2	1		1
10-15	34	55	52	32	7	2	2	3	3	7	4	7	17
5-10	57	40	39	57	51	49	62	61	49	45	48	60	52
0-5	9	4	4	10	42	49	36	36	47	44	47	33	30

d) Evaporación y humedad. Media anual de evaporación en un período de 34 años: 1.252 milímetros (53.4 pulgadas). Alcanza su máximo valor en Marzo (177.8 milímetros) — más de 7.0 pulgadas) y su mínimo en Julio (78.7 mm. — 3.1 pulgadas).

Humedad relativa: promedio anual de 83.0 (34 años de observación.

e) Nubosidad e insolación.

Promedio anual de días despejados (Balboa Heights) : 31. Promedio anual de días parcialmente cubiertos: 180. Promedio anual de días totalmente nublados: 154. Promedio anual de nubosidad (expresado en décimas partes de cielo cubierto de nubes) : 6.7. Fracción de insolación (relación entre la insolación recibida y la que se hubiese recibido si el sol hubiera alumbrado constantemente, sin nubes) : 50. La nubosidad es más baja en la estación seca y máxima en Julio.

f) Lluvias. Las convectivas, que descargan grandes aguaceros, predominan al comienzo de la estación lluviosa; las lluvias generales de tipo ciclónico débil al final de la misma.

Los promedios mensuales (Balboa Heights) expresados en pulgadas son los siguientes:

Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
,9	,8	,6	2.8	8.8	8.1	7.3	8.0	7.8	10.3	9,9	4,3

Mínimos en Marzo (.6) y máximos en Octubre (10.3). Promedio anual: 68.8 pulgadas.

---

(1) Datos del "Annual Meteorological Report Calendar year 1939", Department of operation and maintenance. Section of Surveys. Balboa Heights. Canal Zone. Véase también: Rubio Angel, "Los climas panameños". Panamá. 1944. Mecanografiado.

El tipo climático corresponde al Tropical de sabanas de fórmul A w k' i, en la clasificación de Koeppen. La "A" indica el grupo tropica de elevadas temperaturas medios anuales (mes más frío superior a 18:((64.4ºF); la "w" señala el tipo climático de estación seca bien definid que ocurre en tiempos del Sol bajo (inverno astronómico del hemisferio) la "k" expresa que el máximun de precipitaciones de la estación lluvios coincide con el otoño astronómico (Septiembre-Diciembre) y la "i" que l oscilación térmica anual es inferior a 5ºC (9ºF).

Vegetación natural. El paisaje natural que ahora ocupa la ciudad h sufrido profundas modificaciones, como consecuencia de su propio desarro llo y de las obras hechas en las áreas próximas a la Zona del Canal. La condiciones climáticas y algunos remanentes permiten colegir cuál fuer el tipo de paisaje vegetal natural preexistente. Bajo los ambientes climáti cos "Awi" (tipo del clima de la región) se desenvuelven las asociacione naturales de "Sabanas" y "Parque Tropical", (asociación mixta de saba nas y grupos de árboles con especies folicaducas y foliperennes).

En las zonas deprimidas y pantanosas se desenvuelven asociacione de más densa arboleda. Las remociones provocadas por explotacione agrícolas han originado en algunos lugares (Matías Hernández) asociacio nes secundarias recientes. (1).

24. *Area de la ciudad y de sus barrios.* La ciudad de Panamá se ha lla dividida en cuatro barrios (Acuerdo Nº 6 de 28 de Abril de 1915) de nominados: SAN FELIPE, SANTA ANA, EL CHORRILLO y CALIDO NIA. Sus límites son los siguientes:

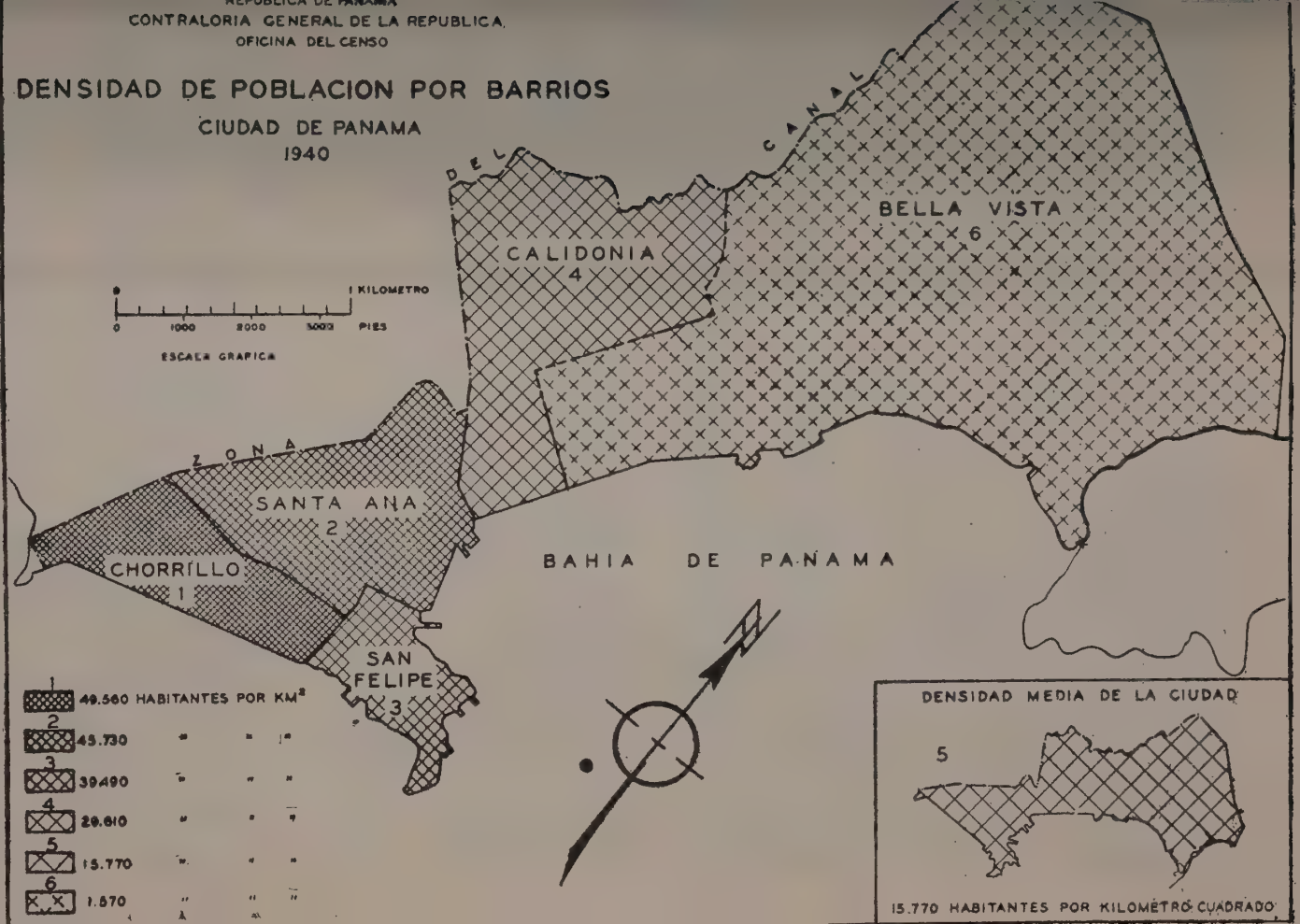
1. Barrio de San Felipe.—Por el Norte: la orilla del mar desde la Ca lle 13 Este hasta la terminación sobre el mar de la Avenida Norte. Por e Sur: la orilla del mar, desde la Calle 12 Oeste, hasta el paseo de las Bóve das. Por el Este: la orilla del mar, desde el punto anterior hasta su en cuentro con el límite Norte. Por el Oeste y el Noroeste: la Calle 12 Oeste desde el mar hasta la Plaza de Santa Ana y de aquí, en línea recta, hasta encontrar la Calle 13 Oeste y luego sigue ésta hasta el mar.

2. Barrio de Santa Ana.—Por el Norte: la Calle 3 de Noviembre desde el mar hasta el puente de Calidonia inclusive y de aquí siguiendo la Calle 28 de Noviembre hasta el límite con la Zona del Canal. Por el Sur: la Calle B, desde su intersecc6n con el camino de Balboa hasta la Calle 12 Oeste. Por el Este: el mar en la porción comprendida entre las calles 13 Este y 3 de Noviembre. Por el Oeste: la Avenida 4 de Julio en toda su ex tensión y siguiendo el límite de la Zona del Canal hasta su intersección con calle 28 de Noviembre.

3. *Barrio del Chorrillo.*—Por el Norte: el límite sur del Barrio de Santa Ana. Por el Sur: el mar, desde el límite de la Zona del Canal hasta la calle 12 Oeste. Por el Este: la calle 12 Oeste. Por el Oeste: el límite de la Zona del Canal, desde el mar hasta el camino de Balboa.

---

(2) Véase: Stanley Paul, "The Flora of the Panama Canal Zone". Smithsonian Institution. Washington. 1928.



Ciudad de Panamá. Densidad de población de sus barrios y densidad media de la Ciudad (en el recuadro). Datos del Censo de Población de 1940.

4. Barrio de Calidonia.—Sus primitivos linderos (marcados por artículo 5 del Acuerdo 6 de 1915 del Consejo Municipal, citado) fueron m dificados y resultan así: Por el Norte (artículo 1º de Acuerdo 32 de 1938) Una línea que partiendo de la Vía España, en su confluencia con la carr tera que conduce al Aeropuerto Nacional, seguirá por un lado y hacia Este, dicha carretera hasta llegar al puente de río Matasnillo y siguien el curso de las aguas de éste, hasta su desembocadura en el Mar Pacífic y, por el otro lado y hacia el Oeste, penetrará la finca o hacienda denom nada El Carmen, frente a los terrenos de Juan Franco, hasta una distanci de mil metros, y de allí en línea recta hacia la parte más occidental de lo terrenos que forman el llamada Barrio Obrero, quedando comprendidos e este Barrio de Calidonia, los terrenos de Juan Franco, la finca o hacien El Carmen, el Canodromo y sus alrededores, el Barrio Obrero y toda l extensión comprendida entre la Sección de Bella Vista y el Hipódrom de Juan Franco.

Por el Sur (artículo 5 del Acuerdo 6 de 1915): el límite Norte de Barrio de Santa Ana. Por el Este y Oeste (el mismo artículo 5): la líne limítrofe con la Zona del Canal.

Por tanto los límites *de la ciudad de Panamá* pueden resumirs así: Por el Norte: el límite Norte del Barrio de Calidonia, fijado po el artículo 1º del Acuerdo 32 de 1938. Por el Este y por el Sur: las agua de la Bahía de Panamá. Por el Oeste: los límites con la Zona del Canal

Dentro del Barrio de Calidonia, la Oficina del Censo distinguió (1940) la Sección de Bella Vista (compuesta por las barriadas denominadas: L Exposición, Vista del Mar, Bella Vista, La Cresta, Barrio Obrero, Cano dromo, El Carmen, Juan Franco), de reciente formación, zona residencia en progreso de desarrollo, cuyas construcciones modernas habitan las cla ses más acomodadas.

Las areas de la ciudad (Radio Urbano) y de sus barrios son las si guientes:

Barrios	*Hectáreas*
Ciudad de Panamá	709.3320
Barrio de San Felipe	29.4080
" " El Chorrillo	48.8320
" " Santa Ana	77.9840
" " Calidonia (con	
" " Bella Vista)	553.1080

El Extrarradio está formado por los siguientes Corregimientos (y las barriadas que, a su vez, comprenden): 1. San Francisco de la Ca leta (con La Carrasquilla, Las Sabanas, Paitilla, y el Aeropuerto); 2. Río Abajo. 3. Pueblo Nuevo de las Sabanas (con Hato Pintado, La Loma, La Gloria, Cerro Batea, Monte Oscuro, Vista Hermosa y otros menores) 4. Juan Díaz (con Matías Hernández, Guayabito, Pedregal, Villalobos y otros menores).

---

(1) Areas determinadas por control planimétrico en la Sección Técnica de la Oficina de Obras Públicas. 1943. Utilizadas por la Oficina del Censo para determinar las densidades que aparecen en el Cartograma "Densidad de Población por Barrios" Ciudad de Panamá. 1940. (Vol. II. pág. 147 del Censo de Población 1940).

Población

La función de capitalidad de la República, que se inicia en 1903, los trabajos de construcción del Canal, el nuevo desenvolvimiento de la función comercial, el fenómeno mundial del incremento urbano y de la migración de procedencia rural, son factores que explican el rápido crecimiento de la población de la ciudad de Panamá. Los recuentos de población quedan recogidas en las siguientes cifras:

	1905	21,984 personas
Censo de	1911	46,555 "
" "	1920	49,458 "
" "	1930	74,402 "
" "	1940	111,893 "

El promedio de aumento anual de población entre 1911 y 1940 es de 30.7 personas por mil, "aumento que es sustancialmente mayor que el exceso de nacimientos sobre defunciones y que refleja, por tanto, el aflujo de miles de trabajadores hacia la ciudad, tanto de países extranjeros, como de las provincias del interior". Entre 1930 y 1940 la población de la ciudad aumentó en 37.748 personas. La mayor parte de este aumento tuvo lugar en los últimos años de la década coincidiendo con los nuevos trabajos del Canal, mayores oportunidades de empleo y altos salarios. Las áreas suburbanas reflejan también un considerable aumento durante esta década. (1)

Con la población de las áreas suburbanas, la gran Panamá contenía 127.000 habitantes (1940).

La estructura de la población urbana, en su distribución por sexos y edades presenta un ensanchamiento en los grupos comprendidos entre los 15 y los 30 años, provocado por la indicada afluencia de trabajadores del Interior de la República y del Extranjero.

Según el mismo Censo de 1940 dicha población se hallaba distribuída en la forma siguiente:

BARRIO	PORCENTAJE	DENSIDADES BRUTAS	
		Habitantes por kilómetro cuadrado	*Habitantes por hectárea*
Ciudad de Panamá	100.00	15,770	157
San Felipe	10.4	39,490	349
El Chorrillo	21.6	49,560	495
Santa Ana	31.9	45,730	457
Calidonia (con Bella Vista)	36.1	6,089	60
Calidonia (sin Bella Vista)	29.9	29,610	296
Bella Vista	6.2	1,570	15

Se observan los grandes porcentajes y densidades brutas de los barrios de El Chorrillo y de Santa Ana en contrate con el sector residencial de Bella Vista. Tan elevadas densidades acusan intensa congestión.

(1) Vol. II. del Censo de Población. pp. 144-145.

El movimiento vegetativo (natalidad y mortalidad) de la población lo expresan los siguientes coeficientes:

a) Natalidad.

Período	*Nacimientos por cada 1.000 habitantes*
1920-1924	36.71
1925-1929	34.44
1930-1934	33.46
1935-1939	32.51
Año 1943	31. 7 (1)

El decrecimiento del coeficiente de natalidad, fenómeno típico de la demografía urbana, se ha atribuído, además, a la afluencia de extranjeros anotada.

b) Mortalidad. El coeficiente de mortalidad que era de 65.82 por cada 1,000 personas en 1905, hajó en 1939 a 11.93 y a 11.00 en 1943. "La ciudad de Panamá con una rata de mortalidad de sólo 11.0 en 1943 puede compararse con muchas ciudades de los Estados Unidos que gozan de mejores facilidades sanitarias. Washington, D. C., por ejemplo, en 1942 tuvo una rata de mortalidad de 10.8 y Nueva York una de 10.0" ("Estadística Panameña", Vol. 3 Nº 11. Agosto 1944. Pág. 1).

Las principales causas de muerte son: 1. Tuberculosis; 2. Pneumonía; 3. Enfermedades del corazón; 4. Diarrea y enteritis; 5. Nefritis y 6. Cáncer.

En 1943 el coeficiente de mortalidad infantil, por cada 1,000 nacidos vivos, fue de 77.4 y el porcentaje de mortalidad infantil representó un 22.5 del total de defunciones de la ciudad.

Tendencia de la población. Es de gran importancia percibir la tendencia de la población urbana, por lo que tiene en sí mismo este fenómeno esencial y por la íntima relación que guarda con el problema de la vivienda en la propia ciudad. Ya se ha indicado que el promedio anual de aumento de la población en la década 1930-1940 es de 3.700 personas.

1940	Población	111.800
1941	Aumento	3.700
1942	Aumento	3.700
1943	Aumento	3.700
1944	Aumento	3.700

Población estimada para el 31 de Diciembre de 1944, 126.000.

Que la estimación propuesta no peca de quimérica, (aun a reserva de las oscilaciones que presente el promedio anual de aumento en los años 1940-1944, cuando sea determinado) lo refleja el hecho de que la Direc-

(1) Datos de los períodos en "Report of the Health Department of the Panama Canal for the Calendar Year 1939". The Panama Canal Press. 1940. Datos de 1943, en "Estadística Panameña". Vol. 3. Nº 11. Agosto 1944. pág. 2.

ción General de Estadística estimó en 125.000 personas la población de la ciudad de Panamá en el mes de Julio de 1943. (1)

Estructura étnica. La estructura étnica de la población y su distribución por barrios queda expresada en los siguientes porcentajes (Censo de 1940):

Barrios	*Blancos*	*Negros*	*Mestizos*	*Otros Grupos*
Ciudad	19.3	26.3	52.2	2.2
San Felipe	34.4	4.0	59.2	2.4
El Chorillo	14.3	23.1	61.1	1.5
Santa Ana	22.5	17.2	56.5	3.8
Calidonia	6.9	49.9	42.1	1.1
Bella Vista	55.7	6.9	35.8	1.6

Se observa el predominio de los tipos mestizos en los barrios de El Chorrillo, San Felipe y Santa Ana; la población blanca predomina en Bella Vista y la negra acusa un elevado porcentaje en Calidonia.

La población nacida en el extranjero que residía en Panamá en 1940 ascendía a 19.474 personas (17.4% de su población total); de ellas, el 77.6% eran nacidas en América; un 12.9% en Europa y 9.3% en Asia.

Actividad económica de la población. El número y porcentaje de la población económicamente activa, de 10 años y más, de la ciudad de Panamá en sus distintos barrios era, (1940), así:

Barrios	*Población Activa*	*Porcentaje*
Ciudad	48.856	54.3
San Felipe	5.259	53.5
El Chorrillo	9.484	50.5
San Ana	15.532	54.1
Calidonia	15.318	57.1
Bella Vista	3.263	55.6

Los barrios de Santa Ana y Calidonia presentan las cifras más elevadas de población económicamente activa.

Servicio de agua. El aprovisionamiento de agua potable de la ciudad de Panamá fue organizado por el Gobierno de los Estados Unidos durante el período de construcción del Canal. La estación de bombas situada en Gamboa (Zona del Canal) eleva las aguas del río Chagres que son conducidas a la Planta de Purificación, emplazada en el Desaguadero de Miraflores, próximo a la carretera de Corozal a Pedro Miguel. En dicha planta están los estanques de aeración, sedimentación, filtros y cámaras de inyección, laboratorios bacteriológicos, bombas elevadoras y compresoras de aire, etc. De ella parten acueductos al Cerro Ancón y a la ciudad de Panamá. El agua es excelente. Recientemente, por convenio celebrado entre la República de Panamá y el Gobierno de Estados Unidos de América, (18 de Mayo 1942), fue cedido a Panamá, libre de costo, el control y conservación del acueducto, alcantarillado y pavimentación.

(1) "Estadística Panameña". Vol. 3. Nº 11. Agosto de 1944. pág. 2.

El consumo de agua en las años 1940-1944 fué el siguiente:

1940	1,771,436.00	galones	de	agua
1941	2,041,197.000	"	"	"
1942	2,214,325.000	"	"	"
1943	2,425,205.750	"	"	" (1)
1944	2,616,818.000	"	"	" (2)

Consumo de Electricidad y Gas. En los mismos años 1940-1944, estos dos importantes servicios, presentan las siguientes cifras de consumo en la ciudad de Panamá:

a) Electricidad.

1940	20,540,778	kilowatios
1941	22,654,841	"
1942	25,691,839	"
1943	28,949,285	"

b) Gas.

1940	143,926,000	pies	cúbicos
1941	153,287,000	"	"
1942	193,098,000	"	"
1943	200,984,000	"	" (3)

Edificios y desarrollo de las construcciones. Al finalizar el año 1944 existían en la ciudad (según datos comunicados por la Dirección del Impuesto de Inmuebles, antigua Dirección General del Catastro) 3.612 edificios dentro del radio urbano, cuyo valor gravable era de 57,413,590.00 balboas; en el extrarradio había 2,698 edificios con valor gravable de 6,024,877 balboas.

Tomando la población estimada para fines de 1944 —126.600 personas— y el total de edificios existentes dentro del radio urbano —3.612— en la misma fecha, se puede establecer un promedio de 35 personas por edificio, aun a sabiendas de que dicho promedio es muy bajo, ya que no todos los edificios existentes están destinados a vivienda. Su fijación correcta demanda el levantamiento cuidadoso del Censo de Vivienda.

Circulación urbana. La introducción de vehículos para atender a las necesidades de la circulación urbana comenzó en Panamá por la instalación del Tranvía. Este sistema de transporte tuvo dos épocas: 1ª 1893-1902. La primitiva línea comunicó la Plaza de Chiriquí (actual Plaza de Francia) con la Calzada (ahora Plaza 5 de Mayo y Estación del Ferrocarril). En 1902 dejó de funcionar. 2ª época. 1913-1941. Se reorganizó el servicio y se ampliaron las líneas; partían del Palacio de Gobierno e iban: a) hacia el Oeste, hasta La Boca; b) a través de la Avenida Central hasta el Hospital Santo Tomás; c) hasta el antiguo Club Miramar en Bella Vista y, la más extensa, hasta Las Sabanas en las entradas del camino del Golf.

---

(1) Datos de "Estadística Panameña". Vol. 2. Noviembre 1943.

(2) Dato comunicado por la Oficina del Agua de Panamá.

(3) "Estadística Panameña". Vol. 3. Nº 4. Enero 1944, pág. 15.

El desarrollo de los vehículos de motor (automóviles particulares, comerciales, de alquiler, las llamadas Chivas, los autobuses, taxis, etc.) comienza en la postguerra anterior, intensificándose hacia 1929. En defecto de datos precisos sobre vehículos de motor que han circulado en la ciudad de Panamá, incorporamos los siguientes, que se refieren a las licencias anuales para vehículos de motor en el período 1929-1943; estos datos cubren todo el territorio de la República. Aún así, permiten formarse una idea aproximada del incremento de tan importante factor de circulación. Obsérvase un ápice en 1942 y un descenso en el siguiente año provocado por las dificultades y restricciones impuestas por la guerra. Hay un gran aumento a partir de 1947.

NUMERO Y TIPOS DE VEHICULOS DE MOTOR
1929-1943. (1)

Año	*Particulares*	*Comerciales*	*Motocicletas*	*Trailer*	*Demostración*
1929	4555	1640	64	—	45
1930	5233	1672	72	—	54
1931	6000	1922	60	—	47
1932	6351	1669	56	—	45
1933	6514	1541	51	—	31
1934	6807	1591	52	—	31
1935	7392	1728	55	—	37
1936	8204	1889	47	27	39
1937	9102	1932	51	43	52
1938	9385	1896	49	35	52
1939	10280	1912	62	42	48
1940	12875	2296	95	43	72
1941	15654	3650	147	77	89
1942	14781	4429	184	97	53
1943	12396	3696	244	54	9

En 1949 hay 19.909 vehículos de motor. Panamá es el tercer país de América en cuanto a cantidad de carros por persona.

Los servicios de teléfonos dentro de la ciudad han presentado en los años 1940-1942 el siguiente desarrollo:

	1940	*1941*	*1942*
Líneas privadas	3,623	4,024	4,285
Extensiones	1,365	1,530	1,509
Cuadros de distribución	21	23	22 (2)

En Abril de 1950 se ha inaugurado el servicio de teléfono automático.

Vías de comunicación regionales conectadas con la ciudad. A) Dirección Norte. Alcanzan la ciudad los siguientes terminales:

1º *Ferrocarril Panamá-Colón*, operado por la "Panamá Rail Road". Terminado en 1855. La estación, ubicada entonces en las afueras de la ciudad, queda hoy, después del crecimiento de la misma, dentro de ella; el funcionamiento de los servicios ferroviarios constituye uno de los gran-

(1) "The Panama Canal Executive Department License Bureau". Balboa Heights, C. Z., February 7, 1944.

(2) "Estadística Panameña". Vol. 2. Nº 5. Febrero 1943. Pág. 16.

des obstáculos para la circulación de vehículos y provoca grave problema de su congestión en el paso a nivel del Puente de Calidonia. Ramales de ferrovía alcanzan a algunos almacenes de mayoristas, importadores de maderas y otros materiales de construcción, y a edificios industriales (fábrica de cerveza). Otros ramales se acercan al pequeño muelle panameño. Es urgente el desplazamiento, en proyecto, de la Estación del Ferrocarril.

2º *El Aeropuerto Nacional.* En Septiembre de 1949 se inauguró el nuevo Aeropuerto de Tocumen, retirado hacia el W., con emplazamiento sobre las llanuras del río Tocumen. Se halla a unos 25 kilómetros de la ciudad.

La Carretera Transístmica (49.7 millas), conecta la ciudad de Panamá con la de Colón. Abierta al servicio público en 1943, su nuevo trazado prolonga la zona en que la ciudad tiende a desarrollarse en dirección Norte y puede estimular el emplazamiento de nuevos centros sub-urbanos, satélites de la ciudad.

B) *En dirección hacia el Este.* La carretera que une a Panamá con Tapia, Pacora y Chepo y el ramal que sube a Cerro Azul.

C) *Hacia el Oeste.* Al Oeste de la Zona del Canal arranca la Carretera Nacional Central, principal arteria de comunicación entre la Capital de la República y las cabeceras de las Provincias de Coclé, Herrera, Los Santos, Veraguas y Chiriquí. Es un tramo de la futura Carretera Pan-Americana.

El desarrollo del Extrarradio se ha traducido en los últimos años en la construcción de carreteras y caminos que anlazan la ciudad con los centros de Pueblo Nuevo, Las Sabanas, Río Abajo, San Francisco de la Caleta, Matías Hernández y Juan Díaz.

Los urbanistas que han examinado la ciudad (Karl Brunner, Williams, Solow, etc,), han recomendado la construcción de grandes arterias circunurbanas, urbanas y suburbanas.

No se han podido conseguir datos del tránsito en las carreteras terminales anotadas, salvo para la Carretera Central que, en 1942, tuvo un promedio diario de pasajeros de Panamá a las provincias interiores occidentales, de 530 personas. (1)

---

(1) "Memoria del Ministerio de Salubridad y Obras Públicas". 1942. Tomo II. pág. b36.

V. PARTE

Callejero.

Nomenclator de Calles del Núcleo Urbano.

Fuente de información: A. Rubio. "Callejero de la Ciudad de Panamá". Publicación Nº 14 del Banco de Urbanización y Rehabilitación, Panamá. 1948.

CALLEJERO — NUCLEO URBANO QUE ABARCA.

Comprende el área total de cada uno de los Barrios de San Felipe, Chorrillo y Santa Ana.

Del Barrio de Calidonia ha sido examinada el área comprendida entre la Avenida Federico Boyd (por el norte), la Bahía de Panamá (por el este), la calle 3 de Noviembre, límite de barrio entre el de Santa Ana y el de Calidonia (por el sur), y la Avenida Francisco de la Ossa (conocida también por Avenida Nacional) (por el oeste).

Dentro de dicha área, el número de calles reconocido es el siguiente:

). AVENIDAS	19
). CALLES DENOMINADAS CON LETRAS	21
). CALLES DENOMINADAS CON NUMEROS	76
). CALLES DENOMINADAS CON NOMBRES PROPIOS Y CON FECHAS HISTORICAS	42
TOTAL DE CALLES DENOMINADAS	158
CALLES SIN NOMBRE	3
PLAZAS Y PARQUES	12
GRAN TOTAL DE CALLES Y PLAZAS EN EL AREA EXAMINADA	173

5. *CALLEJERO. NOMENCLATOR.*

LISTAS DE LAS CALLES Y PLAZAS DE LA CIUDAD DE PANAMA SITUADAS EN EL AREA EXAMINADA.

Relación alfabética de: I. Avenidas; II. Calles denominadas con letras; III. Calles denominadas con números; IV. Calles denominadas con nombres propios y fechas históricas; y V. Plazas y Parques.

Se indica el comienzo de cada calle y el barrio donde está dicho comienzo así como el término de cada calle y el barrio donde está ese término.

Los distintos barrios están indicados con las siguientes abreviaturas: SF, San Felipe; SA, Santa Ana; CH, Chorrillo; C, Calidonia y BV, Sector de Bella Vista (dentro del Barrio de Calidonia) el cual comprende, a su vez, las barriadas de La Exposición, Bella Vista y Vista del Mar.

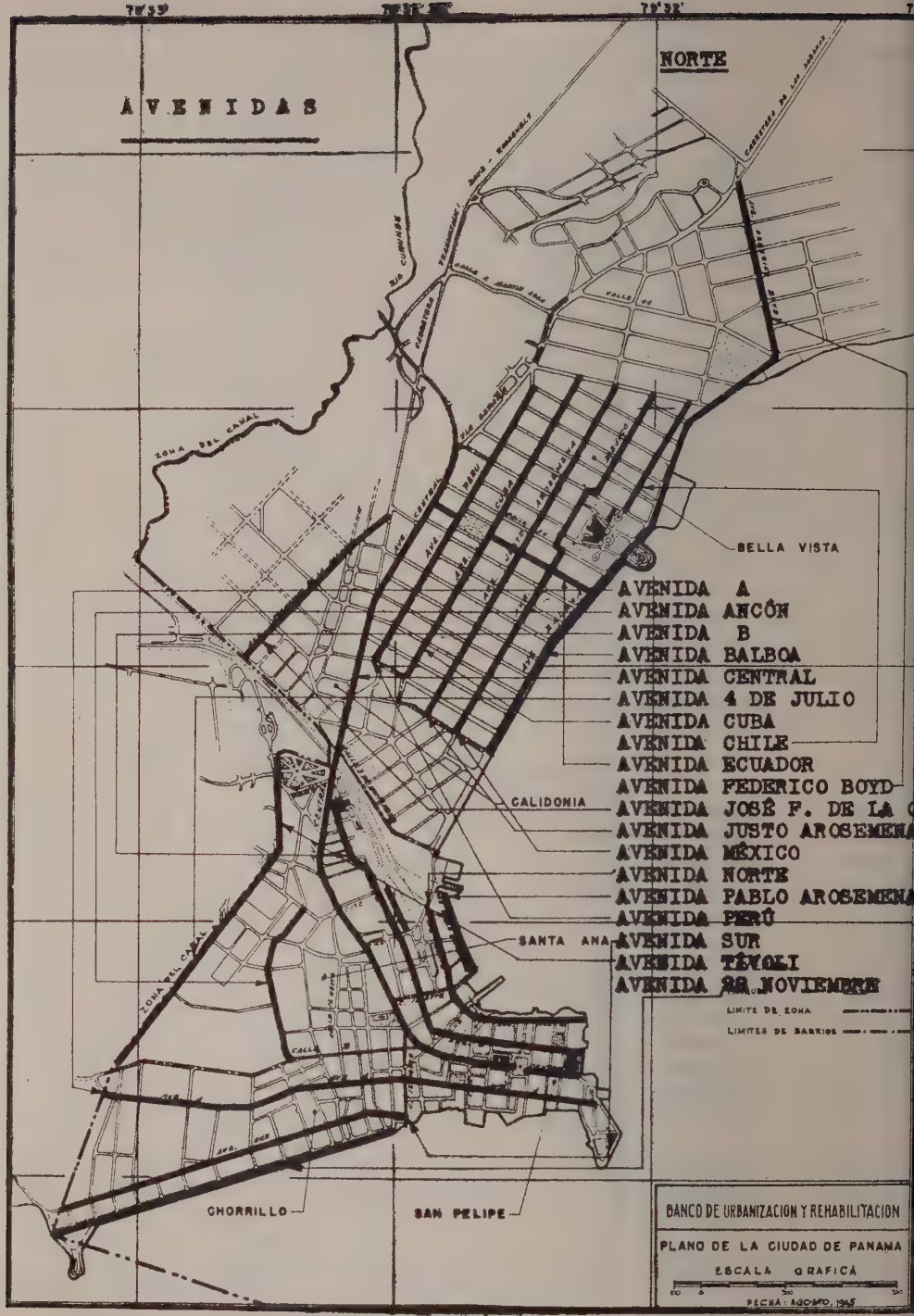
Callejero de la Ciudad. Area urbana reconocida.

Nombre de la Calle	Comienza	Barrio	Termina	Barrio
I. AVENIDAS				
AVENIDA A	Calle 1ª	SF(1)	Límite con la Zona	CH(1)
AVENIDA ANCON	Calle B	SA	Calle I	SA(1)
AVENIDA B	Calle 1ª	SF	Plaza 5 Mayo	SA
AVENIDA BALBOA	Avenida Norte	C	Bellavista	BV(1)
AVENIDA CENTRAL	Calle 1ª	SF	Vía España	C(1)
AVENIDA 4 DE JULIO	Calle B	SA	Calle J	SA
AVENIDA CUBA	26 Este	BV	43 Este	BV
AVENIDA CHILE	37 Este		43 Este	BV
AVENIDA ECUADOR	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
AVENIDA FEDERICO BOYD	Avenida Balboa	BV	Vía España	BV
AVENIDA JOSE FRANCISCO DE LA OSSA	Calle M	C	José D. Espinar	C
AVENIDA JUSTO AROSEMENA	26 Este	BV	Vía España	BV
AVENIDA MEXICO	26 Este	BV	43 Este	BV
AVENIDA NORTE	Calle 2ª	SF	Avenida Balboa	BV
AVENIDA PABLO AROSEMENA	15 Este	SA	Muelle Inglés	SA
AVENIDA PERU	26 Este	BV	Vía España	BV
AVENIDA SUR	12 Oeste	CH	Límite con la Zona	CH
AVENIDA TIVOLI	Calle J	SA	Calle L	SA
AVENIDA 28 NOVIEMBRE	13 Oeste	CH	Límite con la Zona	CH

II. CALLES DENOMINADAS CON LETRAS

CALLE A	Plaza Arango	SF	14 Oeste	CH
CALLE B	Avenida Central	SF	Límite con la Zona	CH
CALLE C	12 Oeste	SA	Avenida Ancón	SA
CALLE D	Avenida Central	SA	14 Oeste	SA
CALLE E	14 Oeste		17 Oeste	SA
CALLE F	14 Oeste		16 Oeste	SA
CALLE G	Avenida Central	SA	16 Oeste	SA
CALLE H	Avenida Central	SA	Avenida 4 Julio	SA
CALLE I	Avenida Central	SA	Avenida 4 Julio	SA
CALLE J	Avenida Central	SA	Avenida 4 Julio	SA
CALLE K	Avenida Central	SA	Calle L	SA
CALLE L	Avenida Central	C	Avenida Tívoli	SA
CALLE M	Avenida Central	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C
CALLE N	Avenida Central	C	Higinio Durán	C
CALLE O	Avenida Central	C	Mariano Arosemena	C
CALLE P	Avenida Central	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C
CALLE Q	Avenida Central	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C

(1) SF, San Felipe, SA, Santa Ana. CH, Chorrillo. C, Calidcnia. BV, Bella Vista

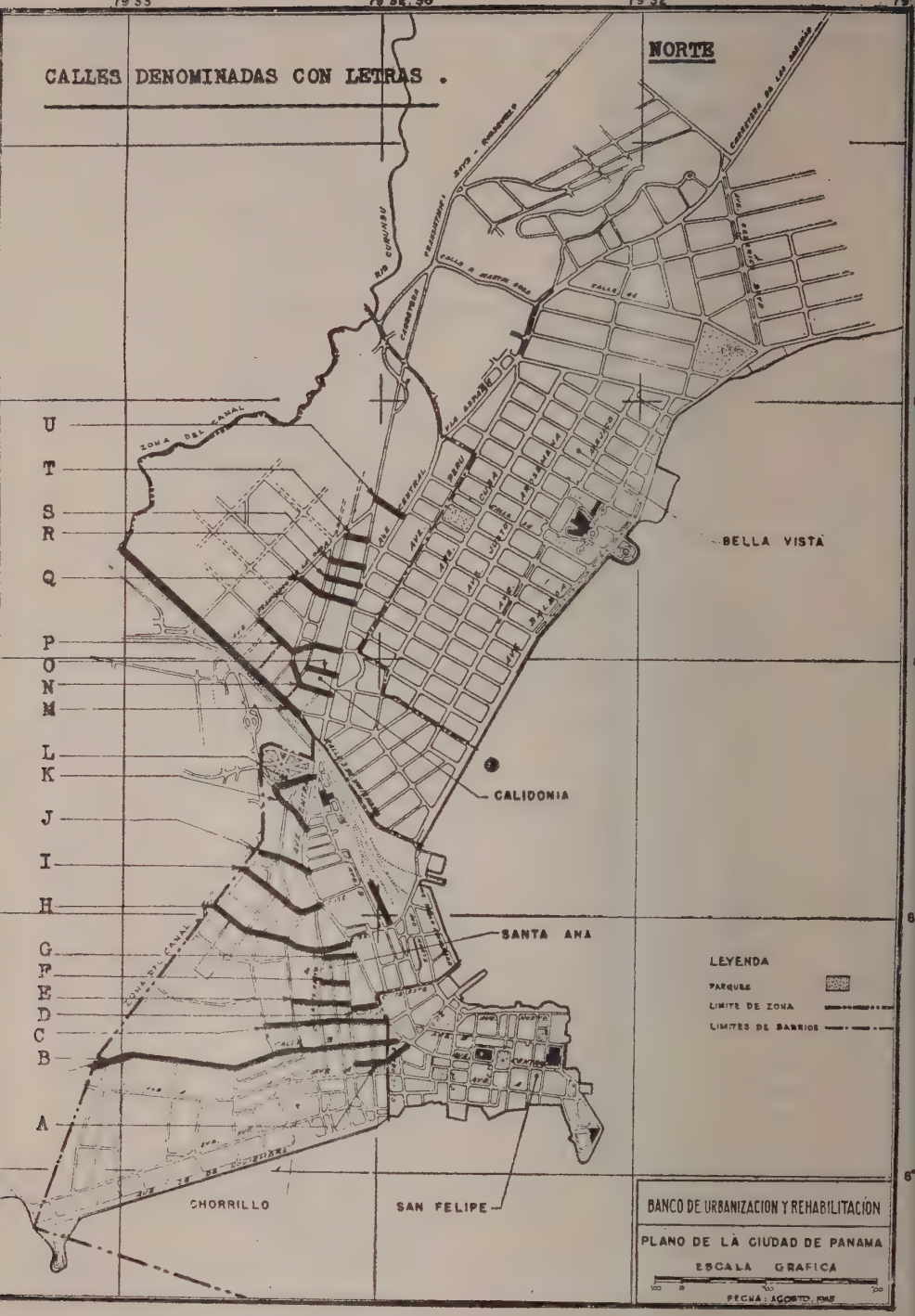


Callejero. Avenidas.

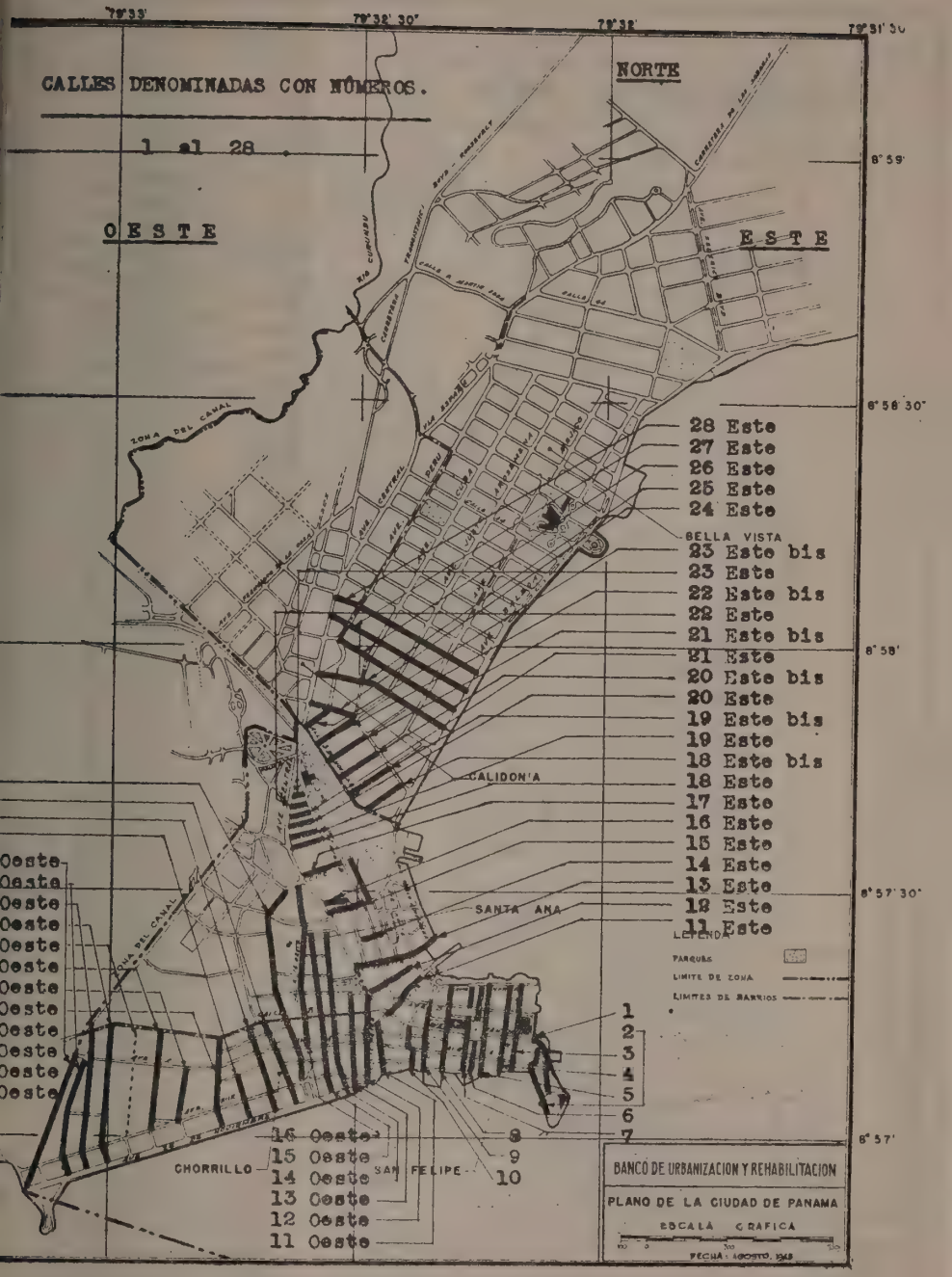
ombre de Calle	Comienza	Barrio	Termina	Barrio
ALLE R	Avenida Central	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C
ALLE S	Calle José D. Espinar	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C
ALLE T	Calle José D. Espinar	C	Avenida Francisco J. de la Ossa	C
ALLE U	Avenida Central	C	José D. Espinar	C

III. CALLES DENOMINADAS CON NUMEROS

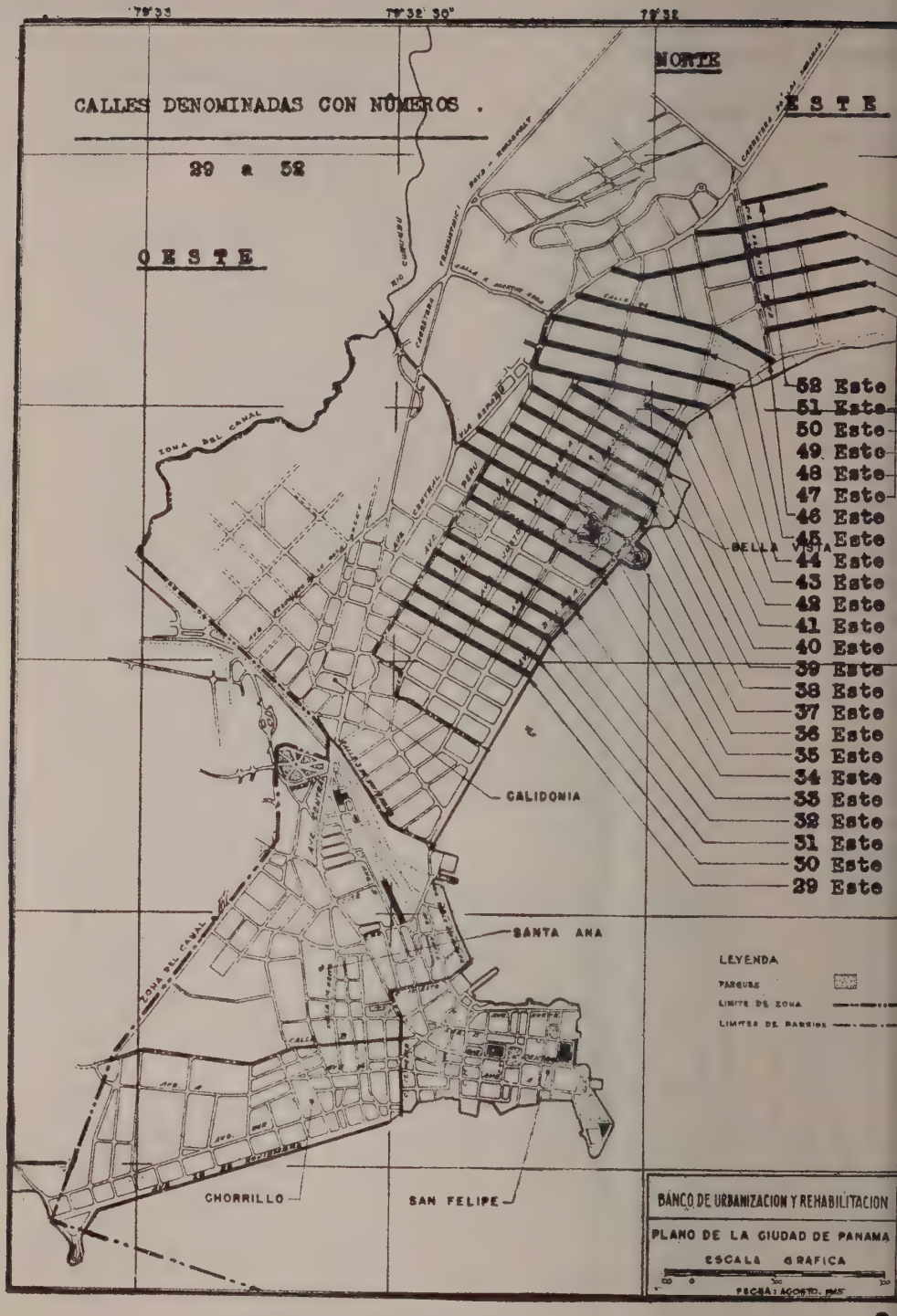
ALLE 1ª	Plaza Francia	SF	Avenida Central	SF
ALLE 2ª	Plaza Francia	SF	Avenida Central	SF
ALLE 3ª	Playa	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 4ª	Playa	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 5ª	Playa	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 6ª	Demetrio H. Brid	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 7ª	Demetrio H. Brid	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 8ª	Demetrio H. Brid	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 9ª	Demetrio H. Brid	SF	Avenida B	SF
ALLE 10ª	Victoriano Lorenzo	SF	Avenida B	SF
ALLE 11 Este	Avenida Central	SF	Avenida Norte	SF
ALLE 11 Oeste	Playa	SF	Calle A	SF
ALLE 12 Este	Plaza Santa Ana	SA	Avenida Norte	SF
ALLE 12 Oeste	Playa	SF-CH	Plaza Santa Ana	SA
ALLE 13 Este	Avenida Central	SA	Ave. Pablo Arosemena	SA
ALLE 13 Oeste	Playa	CH	Calle C	SA
ALLE 14 Este	Calle Colón	SA	Carlos A. Mendoza	SA
ALLE 14 Oeste	Ave. 28 Noviembre	CH	Calle G	SA
ALLE 15 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 15 Oeste	Ave. 28 Noviembre	CH	Calle G	SA
ALLE 16 Este	Avenida Central	SA	Calle Colón	SA
ALLE 16 Oeste	Avenida A	CH	Calle I	SA
ALLE 17 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 17 Oeste	Avenida Sur	CH	Calle I	SA
ALLE 18 Este Bis	Calle 3 Noviembre	C	Calle 12 Octubre	C
ALLE 18 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 18 Oeste	Ave. 23 Noviembre	CH	Calle B	CH
ALLE 19 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 19 Este Bis	Calle 3 Noviembre	C	12 Octubre	C
ALLE 19 Oeste	Ave. 28 Noviembre	CH	Avenida B	SA
ALLE 20 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 20 Este Bis	Calle 3 Noviembre	CH	12 Octubre	C
ALLE 20 Oeste	Ave. 28 Noviembre	CH	Mateo Iturralde	CH
ALLE 21 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 21 Este Bis	Calle 3 Noviembre	C	12 Octubre	C
ALLE 21 Oeste	Ave. 28 Noviembre	CH	Calle B	CH
ALLE 22 Este	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
ALLE 22 Este Bis	Calle 3 Noviembre	C	25 Este	C



Callejero. Calles denominadas con letras.



Callejero. Calles denominadas con números. 1 al 28.

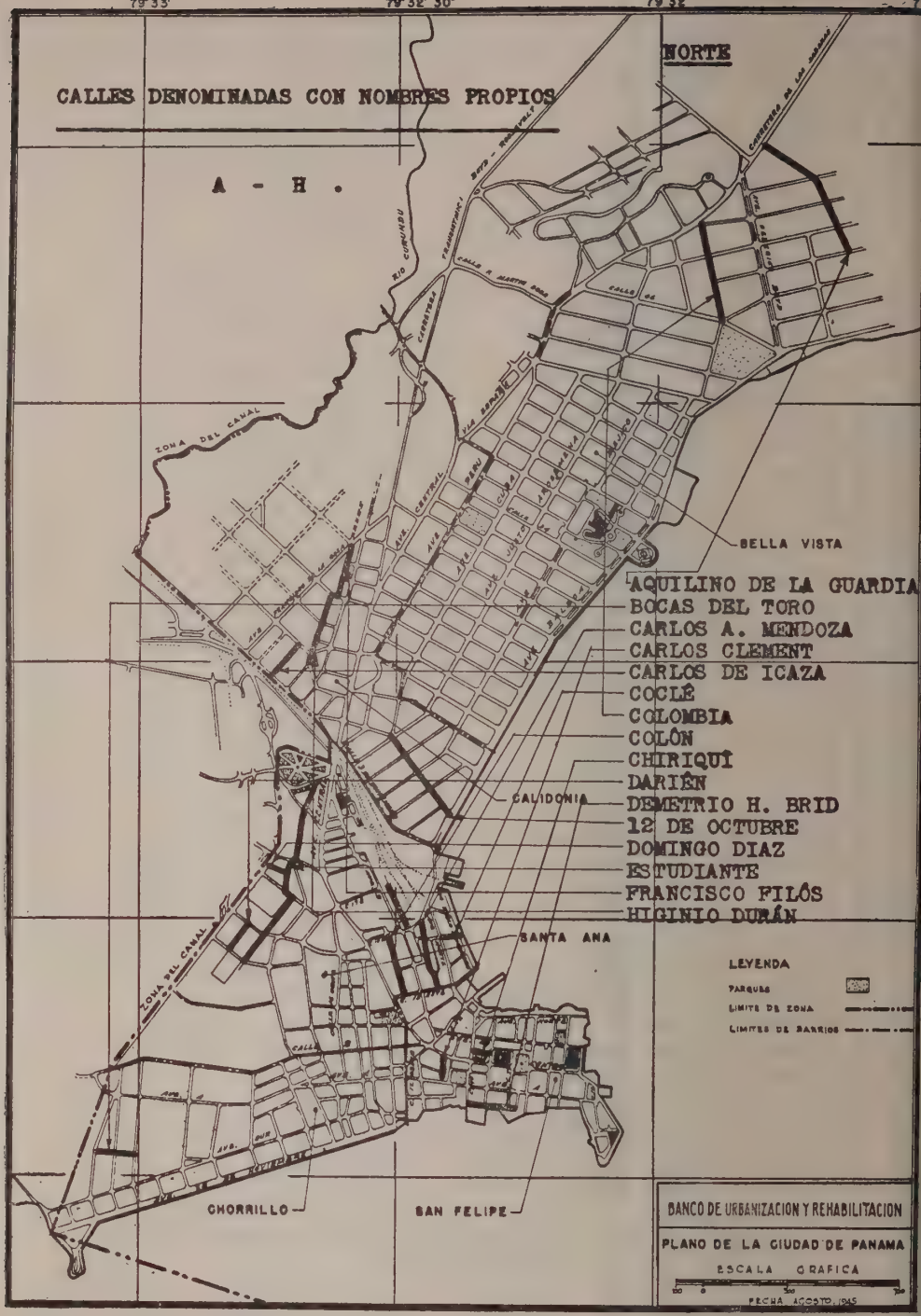


Callejero. Calles denominadas con números. 29 al 52.

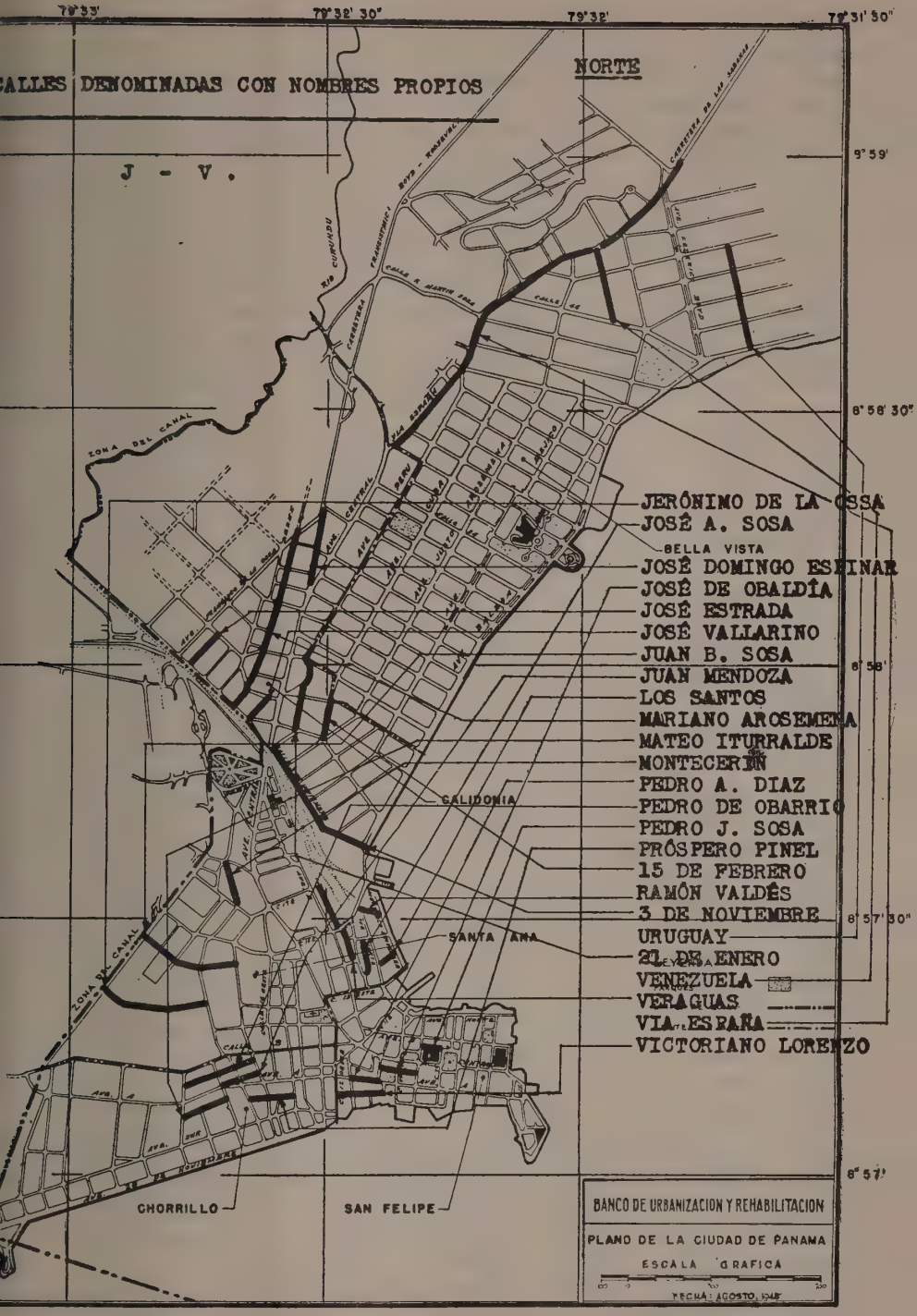
Nombre de la Calle	Comienza	Barrio	Termina	Barrio
Calle 22 Oeste	Avenida Sur	CH	Avenida A	CH
CALLE 23 Este	Plaza 5 Mayo	SA	Patio de la Estación del Ferrocarril	SA
CALLE 23 Este Bis	Avenida Central	C	24 Este	C
CALLE 23 Oeste	Avenida Sur	CH	Calle B	CH
CALLE 24 Este	Avenida Central	C	22 Este Bis	C
CALLE 24 Oeste (proyecto)	Avenida Sur	CH		
CALLE 25 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 25 Oeste	Avenida Sur	CH	Calle B	CH
CALLE 26 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 26 Oeste	Avenida Sur	CH	Calle B	CH
CALLE 27 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 27 Oeste	Avenida Sur	CH	Calle B	CH
CALLE 28 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 28 Oeste	Calle B	CH	Avenida Balboa	BV
CALLE 29 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 30 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 31 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 32 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 33 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 34 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 35 Este	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
CALLE 36 Este	Vía España	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 37 Este	Vía España	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 38 Este	Vía España	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 39 Este	Avenida Perú	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 40 Este	Avenida Perú	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 41 Este	Avenida Cuba	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 42 Este	Avenida México	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 43 Este	Vía España	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 44 Este	Vía España	BV	Avenida Balboa	BV
CALLE 45 Este	Vía España	BV	Calle Colombia	BV
CALLE 46 Este	Vía España	BV	Calle Colombia	BV
CALLE 47 Este	Ave. Federicc Boyd	BV	Calle sin ncmbre	BV
CALLE 48 Este	Calle 46 Este	BV	Calle sin ncmbre	BV
CALLE 49 Este	Calle Colombia	BV	Calle sin nombre	BV
CALLE 50 Este	Vía España	BV	Carretera del Aeropuerto	BV
CALLE 51 Este	Calle Colombia	BV	Calle Aquilino de la Guardia	BV
CALLE 52 Este	Ave. Federico Boyd	BV	Calle Aquilino de la Guardia	BV

IV. CALLES DENOMINADAS CON NOMBRES PROPIOS Y FECHAS HISTORICAS.

AQUILINO DE LA GUARDIA	Vía España	BV	50 Este	BV
BOCAS DEL TORO	23 Oeste	CH	27 Oeste	CH

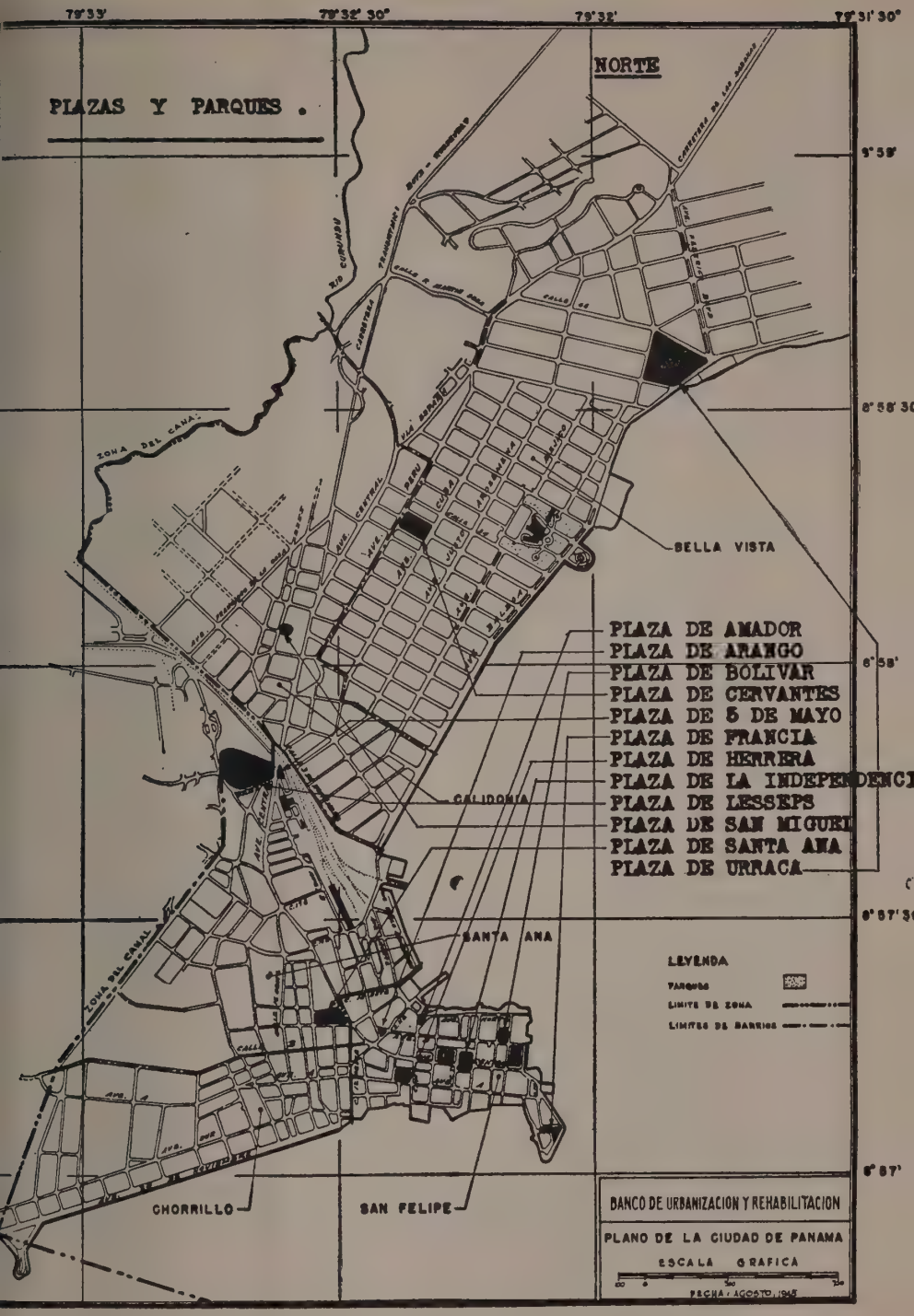


Callejero. Calles denominadas con nombres propios. A a H.



Callejero. Calles denominadas con nombres propios. J. a V.

Nombre de la Calle	Comienza	Barrio	Termina	Barrio
CARLOS A. MENDOZA	13 Este	SA	15 Este	SA
CARLOS CLEMENT	Ave. Central	SF	Pedrc A. Díaz	SF
CARLOS DE ICAZA	Calle M	C	Calle P	C
COCLE	José A. Sosa	SA	Avenida Pablo Arosemena	SA
COLOMBIA	43 Este	BV	Vía España	BV
COLON	13 Este	SA	16 Este	SA
CHIRIQUI	Calle 8ª	SF	Calle 9ª	SF
DARIEN	Juan B. Sosa	SA	Calle H	SA
DEMETRIO H. BRID	Calle 6ª	SF	Calle 9ª	SF
12 DE OCTUBRE	22 Este Bis	C	Avenida Balboa	BV
DOMINGO DIAZ	Estudiante	SA	Avenida 4 Julio	SA
ESTUDIANTE	Juan B. Sosa	SA	Calle L	SA
FRANCISCO FILOS	Calle Q	C	Avenida Francisco de la Ossa	C
HIGINIO DURAN	Calle M	C	Calle Q	C
JERONIMO DE LA OSSA	Avenida Ancón	SA	Avenida 4 Julio	SA
JOSE A. SOSA	Carlos A. Mendoza	SA	Coclé	SA
JOSE DOMINGO ESPINAR	Avenida Central	C	Calle U	C
JOSE DE OBALDIA	Calle 8ª	SF	Calle 10ª	SF
JOSE ESTRADA	Calle M	C	Calle P	C
JOSE VALLARINO	Calle M	C	Calle N	C
JUAN B. SOSA	17 Oeste	SA	Avenida 4 Julio	SA
JUAN MENDOZA	17 Oeste	CH	Avenida A	CH
LOS SANTOS	Avenida Norte	SA	Avenida Pablo Arosemena	SA
MANUEL URRIOLA	Carlos A. Mendoza	SA	Veraguas	SA
MARIANO AROSEMENA	Calle M	C	Avenida Francisco de la Ossa	C
MATEO ITURRALDE	19 Oeste	CH	21 Oeste	CH
MONTESERIN	Estudiante	SA	Calle I	SA
PEDRO A. DIAZ	Plaza Herrera	SF	Calle 11 Oeste	SF
PEDRO DE OBARRIO	17 Oeste	CH	21 Oeste	CH
PEDRO J. SOSA	Calle 8ª	SF	Parque de la Independencia	SF
PROSPERO PINEL	15 Oeste	CH	18 Oeste	CH
15 DE FEBRERO	24 Este	C	25 Este	C
RAMON VALDES	Avenida Norte	SA	Avenida Pablo Arosemena	SA
3 DE NOVIEMBRE	Avenida Central	C	Avenida Balboa	BV
URUGUAY	Avenida Balboa	BV	50 Este	BV
21 DE ENERO	24 Este	C	26 Este	C
VENEZUELA	46 Este	BV	Vía España	BV
VERAGUAS	14 Este	SA	15 Este	SA
VIA ESPAÑA	Avenida Central	BV	Carretera Juan Díaz	
VICTORIANO LORENZO	Calle 10ª	SF	Calle 12	SF



Callejero. Plazas y Parques.

V. PLAZAS Y PARQUES

AMADOR	Calle 9ª	SF	Avenida Norte	SF
ARANGO	11 Este	SF	Avenida B	SF
BOLIVAR	Calle 3ª	SF	Calle 4ª	SF
CERVANTES	Avenida Perú	BV	Avenida Cuba	BV
5 DE MAYO	Avenida Central	SA	Avenida B	SA
FRANCIA	Calle 1ª	SF	Calle 2ª	SF
HERRERA	Calle 9ª	SF	Avenida A	SF
INDEPENDENCIA	Calle 5ª	SF	Calle 6ª	SF
LESSEPS	Avenida Central	SA	Límite con la Zona	SA
SAN MIGUEL	Marianc Arosemena	C	Higinio Durán	C
SANTA ANA	Calle C	SA	Calle D	SA
URRACA	Avenida Balboa	BV	Colombia	BV

26. *NOMENCLATURA DE LAS CALLES DE LA CIUDAD DE PANAMA, INTRAMUROS. (1).*

Para la confección de este trabajo hemos tenido a la vista los planos correspondientes a los años de 1675, 1688, 1850, 1886 y 1901; el Decreto 8 de Marzo de 1876 del Prefecto de Panamá y los Acuerdos Municipales de 1906, 1910 y 1934.

Mencionamos aquí las calles que formaban la ciudad colonial, intramuros, hasta llegar a la Puerta de Tierra, Calle 10ª actual, con las nuevas denominaciones que se les pusieron en la época republicana.

AVENIDA CENTRAL.—Los planos de 1675 y de 1688 tienen las calles de San Antonio, al Este y de Córdoba, al Oeste, hasta llegar a la Puerta de Tierra, calle 10ª. En el de 1850, se denominan calles de Las Monjas y de La Merced, siempre de Este a Oeste. El Acuerdo 38 de 1906,llamó Avenida Central a la arteria urbana principal con las antiguas carreras de Ricaurte (entre calle 2ª y calle 5ª), de Bolívar (entre calle 7ª y calle 10ª), de la Constitución, del Istmo, la Calzada, hasta llegar al Puente de Calidonia y el Acuerdo 51 de 1934, desde la calle 2ª, frente al Palacio Nacional, hasta el Casino.

AVENIDA "A".—En el plano de 1675 aparecen las calles de Santo Domingo y de San Cristóbal, de Este a Oeste; en los de 1688 y 1850, se denominaron calles de Santo Domingo y de San José; el Acuerdo 38 de 1906 llamó Avenida "A" a la antigua Carrera de Caldas, desde la subida del paseo de "Las Bóvedas" hasta su encuentro con la antigua Carrera de Bocas del Toro, hoy calle 12 Oeste; el Acuerdo 25 de 1910, la antigua Carrera de Caldas hasta Cocoa-Grove y el Acuerdo 51 de 1934, desde el Paseo de las Bóvedas hasta el límite con la Zona del Canal.

AVENIDA "B".—En el plano de 1675 aparece como calles de San Vicente y de San Gerónimo; en el de 1688, con los nombres de calles de San Juan de Dios y de San Gerónimo y en el de 1850, las calles de San Felipe y de San Juan de Dios. El Acuerdo 38 de 1906, puso Avenida "B" a a la antigua Carrera de Páez y de Balboa, hasta su encuentro con la anticua calle de Paraíso, hoy calle 15 Oeste; el Acuerdo 25 de 1910 antigua Carrera de Páez Calle Balboa y la prolongación hasta la Estación del Ferrocarril, y el Acuerdo 51 de 1934, desde el Teatro Nacional hasta la Estación del Ferrocarril, en la Avenida Central.

---

(1). Fuente de información: Juan A. Susto, "Nomenclatura de las calles de la ciudad de Panamá, intramuros". En "La Lotería". Nº 68. Enero de 1947.

AVENIDA NORTE.—No aparece en los planos de 1675 y 1688, pero en el de 1850 tiene el nombre de calle de la Muralla. El Acuerdo 38 de 1906, puso "Avenida Norte" a las antiguas Carreras de Córdoba, del Mercado y de Las Tablas hasta la Vieja Estación del Ferrocarril y el Acuerdo 51 de 1934, desde el costado del Colegio de La Salle hasta la Calle 3 de Noviembre.

AVENIDA SUR.—No figura en ninguno de los planos anteriormente citados. Por el Acuerdo 38 de 1906 vino a recibir el nombre de "Avenida Sur" las antiguas calles de Padilla y de Manuel de Arce hasta el "Granillo" y "Cocoa Grove" y el Acuerdo 51 de 1934, frente a la Escuela de Artes y Oficios al relleno de Barraza, paralelo a la Avenida 28 de Noviembre, hasta la calle 26 Oeste.

CALLE PRIMERA.—En el plano de 1688 tiene el nombre de calle del Palacio; por el Decreto de 1876 se llamó Carrera Nacional y así aparece en el plano de 1901. Por medio de los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, se le cambió el nombre por el de Calle Primera.

CALLE SEGUNDA.—En los planos de 1675, 1688 y 1850 aparece como un callejón, sin nombre alguno. Posteriormente tenía los nombres de calle de Las Bóvedas y callejón de la Esperanza. Por el Decreto de 1876 se llamó Calle de López y en el plano de 1901 aparece con los nombres de calle Mariano Arosemena y calle de López. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, la denominaron Calle Segunda.

CALLE TERCERA.—En los planos de 1675 y de 1688 tiene el nombre de calle de San Francisco, después recibió el nombre de calle de Santo Domingo. El Decreto de 1876 la llamó Carrera de Vallarino y con este nombre aparece en los planos de 1886 y 1901. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, le pusieron Calle Tercera.

CALLE CUARTA.—En los planos de 1675, 1688 y 1850 tiene el nombre de Calle de San Miguel. Después se le conoció por las calles de "Chicheme" y de San Miguel, hasta que el Decreto de 1876 le puso Carrera de Avecedo Gómez, con cuyo nombre aparece en los planos de 1886 y de 1901. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, la denominaron Calle Cuarta.

CALLE QUINTA.—En los planos de 1675 y 1688 tiene los nombres de la calle de San Pablo, al norte y calle de San Pedro, al sur. En el plano de 1850 tiene el de Calle del Taller. Después se conoció por calle de San Pablo, al norte y calle de Severino, al sur, hasta que el Decreto de 1876 le llamó Carrera de Nariño y así figura en los planos de 1886 y 1901. Por los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, se bautizó con el de Calle Quinta.

CALLE SEXTA.—En los planos de 1675 y de 1688, tiene los nombres de Calle de Torralba, al norte y de Calle de Santa Bárbara, al sur. En el plano de 1850 aparece con el de Calle del Comercio. Después se llamó Calles del Comercio y de Santa Bárbara, hasta que el Decreto de 1876, le puso Carrera de Sucre, al norte y Carrera de Santander al sur, y así aparece en el plano de 1901. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, le pusieron Calle Sexta.

CALLE SEPTIMA.—En los planos de 1675 y de 1688 tiene los nombres de Calle de Santiago, al norte, y de Calle San Ignacio, al sur. Después tenía los nombres de Calle de "Carnicería", al norte y de Calle del "Cabildo", al sur. Por el Decreto de 1876 se llamó Carrera de Caicedo, en toda su extensión, y así figura en el plano de 1901. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, le dieron la denominación de Calle Séptima.

CALLE OCTAVA.—En los planos de 1675 y de 1688, tiene el nombre de Calle de San Blas. En el plano de 1850 aparece como Calle de Jirardot; luego recibió las denominaciones de Calle de Jirardot, al norte, y de Calle de las "Caravelas" al sur. El Decreto de 1876 le puso Carrera de Girardot, en toda su extensión, y en los planos de 1886 y 1901 tiene el mismo nombre. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, le pusieron Calle Octava.

CALLE NOVENA.—En los planos de 1675 y de 1688 tiene el nombre de Calle de La Merced, de norte a sur. En el plano de 1850 se llamó Calle del Postigo. Después recibió los nombres de Calle de "La Cruz", al norte. y de "Callejón de las Noriega", al sur. El Decreto de 1876 la llamó Carrera de Camilo Torres, en toda su extensión, y así figura en los planos de 1886 y 1901. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, la llamaron Calle Novena.

CALLE DECIMA.—No aparece con nombre alguno en los planos de 1675 y de 1688. En el plano de 1850 figura como Calle de San Ramón, al norte, luego recibió los nombres de Calle de San Ramón, al norte, y Calle de la muralla de San José, al sur. Por el Decreto de 1876 se llamó Carrera de Rivas, al norte, y Carrera 1ª de Padilla, al sur. En el plano de 1886 aparece como Calle de Rivas, en toda su extensión, y en el de 1901 como Calle de Rivas, al norte, y Carrera 1ª de Padilla, al sur. Los Acuerdos 38 de 1906 y 51 de 1934, la llamaron Calle Décima.

ANEXOS

Tránsito de la Ciudad de Panamá.

Accidentes. Causas. Lugares.

Año 1948.

La Dirección de Estadística y Censo siguiendo su norma de presentar de manera sistemática y ordenada diversas informaciones estadísticas sobre problemas de interés general, publica en este folleto —el tercero de la serie de INFORMES ESPECIALES— un grupo de cuadros sobre accidentes de tránsito ocurridos en la Ciudad de Panamá y sus alrededores, durante el año 1948.

La preparación de estos cuadros ha sido posible gracias a la valiosa cooperación brindada por la Inspección General del Tránsito, lo cual ha puesto especial empeño en organizar un adecuado registro de los accidentes de tránsito que ocurren en nuestro país. A estos primeros cuadros sobre la Ciudad de Panamá y sus alrededores seguirán posteriormente otros sobre la Ciudad de Colón y la República en general. Constituíran estas informaciones el primer intento hacia la formación de un conjunto de datos que permitan un análisis adecuado de problema tan complejo como es el de la regulación del tránsito.

El rápido y desaforado crecimiento de la Ciudad de Panamá durante los últimos años ha traído consigo un congestionamiento del tránsito, con su secuela de accidentes. Varias medidas han sido adoptadas para resolver el problema, pero la experiencia ha señalado que sólo resultaron ser meros paliativos, ineficaces para cortar el mal en sus raíces. Sin duda alguna, ello se ha debido, en parte, a que lo único conocido ha sido la existencia del problema, sin que hubiese sido factible, hasta ahora, medirlo en sus exactas dimensiones ni conocer con precisión su verdadero carácter. Las cifras estadísticas aquí compiladas contribuirán a echar luz sobre estos dos aspectos.

Una de las principales funciones urbanísticas de toda ciudad es la relacionada con el transporte. Panamá, justo es reconocerlo, no llena a cabalidad esta importante función y una apreciación de esta deficiencia puede obtenerse a través del análisis de los accidentes de tránsito ocurridos en sus vías de comunicación. Cualquier medida permanente que se intente para introducir orden en la desorganización imperante en la Ciudad Capital, exigirá como condición previa la utilización de un conjunto de informaciones estadísticas, de las cuales las contenidas en este folleto formarán parte importante.

Panama, enero de 1950.

Las estadísticas sobre accidentes de tránsito constituyen hoy día un de los elementos más importantes utilizados por los ingenieros en la reor ganización del tránsito de comunidades que venían presentando serios pro blemas en este aspecto. La eliminación de los accidentes ha venido a con vertirse, así, en una verdadera ciencia que tiene su fundamento en la acep tación del principio de que éstos tienden a repetirse de manera más o meno uniforme y señalando características similares en cuanto al tipo de luga en donde ocurren, conductor responsable y condiciones del tiempo, entr otras.

Clase de vehículo: En nuestra Ciudad y sus alrededores los autobu ses y las "chivas" registran proporcionalmente las más altas tasas de ac cidentes. Por cada 100 vehículos de estos dos tipos ocurrieron durante e año 1948, 141 accidentes para los autobuses y 60 para las "chivas". En cambio, por cada 100 carros de pasajeros no declarados como "taxis", su cedieron 6 accidentes lo que representa indudablemente un tasa relativa mente baja, si se toma en consideración que durante el año 1948 circula ron aproximadamente 12,352 vehículos de esta clase por las calles de la Ciudad y sus alrededores.

Naturaleza del accidente: Las colisiones representan casi el 90% de nuestros accidentes de tránsito. Un 3% de los accidentes fueron vuel cos ocurridos, unos dentro de la misma Ciudad y otros en sus cercanías.

Heridos y muertos: A pesar de que las colisiones son las más nume rosas el número de heridos y muertos causados por éstas es proporcional mente mucho menor que el causado por los vuelcos. Por cada 100 vuelcos resultaron afectadas —entre heridos y muertos— 162 personas, mientras que por cada 100 colisiones sólo resultaron afectadas 17 personas. El número total de heridos y muertos por razón de accidentes de tránsito durante el año 1948 fué de 485 y 15, respectivamente.

Mes, día del mes, día de la semana y hora: Panamá, a diferencia de otras ciudades no señala en lo que se refiere a los meses del año ni a los días del mes ninguna variación notable en cuanto a la frecuencia con que ocurren los accidentes. Es sabido que en las grandes ciudades de los Es tados Unidos de Norte América, ciertas fechas clásicas, como el 4 de Ju lio, el día de acción de gracias, etc., se convierten en días trágicos en que se registra un crecido número de accidentes automovilísticos. Este fenó meno no se experimenta en nuestra Capital.

En cambio, en lo que se refiere al día de la semana sí hay una clara y definida tendencia: el sábado es el día en que mayor número de acci dentes ocurren; en ese día se registra el mayor número de colisiones, pero los atropellos y los vuelcos ocurren con mayor frecuencia los domingos.

Si se analiza la hora del día notaremos que en general el período más álgido para la Ciudad y sus alrededores es aquel comprendido entre las 4 y las 6 de la tarde, horas en que se registra el 15% de los accidentes. Es interesante observar, sin embargo, que el patrón no se repite en la misma forma para todos los días de la semana. El sábado, señalado en el párrafo anterior como el día más peligroso, registra el 17% de sus

cidentes en el período comprendido entre la 1 y las 3 de la tarde, mien-as que el domingo, el 15% de los accidentes ocurren entre las 9 y 11 de mañana.

Los datos anteriores están señalando con toda claridad que el pro-ema del congestionamiento del tránsito es preciso afrontarlo de diversas aneras, según el día de la semana y según la hora del día.

Causa del accidente: La mayoría de las colisiones son causadas por ehículos que tratan de adelantarse a otros; los vehículos responsables or atropellos por regla general avanzaban en forma normal sin ser cul-ables de ninguna infracción hasta el momento mismo del atropello; los uelcos, en cambio, son causados por vehículos que viajan a excesiva ve-cidad o sobre los cuales el conductor ha perdido control por haberse sa-do de la vía.

Lugar del accidente: La gran mayoría de los accidentes ocurre en quellas calles de la Ciudad y de las afueras que son las más transitadas. a mayor parte de los accidentes ocurren en la Avenida Central, Vía Es-aña, Carretera Boyd-Roosevelt, Avenida B, Avenida A, Avenida Justo rosemena, Calle B, Avenida Perú y Avenida José Francisco de la Ossa. n los corregimientos de las afueras el que mayor número de accidentes egistra es Río Abajo, seguido de San Francisco de la Caleta en segundo gar y Pueblo Nuevo en tercero.

El problema que presentan la Avenida Central y la Vía España no similar al que se registra en las Avenidas A y B. En las dos primeras as la mayor parte de los accidentes ocurren entre intersecciones, mien-as en las Avenidas A y B los accidentes se registran primordialmente n sus intersecciones con otras calles. Igual cosa ocurre en la Avenida sto Arosemena, en la cual de cada seis accidentes, cuatro tienen lugar n una intersección con otra calle. Otro dato interesante es el que se re-ere a las calles complicadas en accidentes de tránsito en las cuales el ehículo no tenía derecho a la vía. Las calles más peligrosas en este sen-do son: 13 Este, 17 Oeste, 25 Oeste, 23 Este, 34 Este, P, H, J, e I, todas las transitadas total o parcialmente por autobuses y "chivas".

Las cifras señalan nuevamente que las medidas a adoptarse para la iminación de los accidentes varían en cada caso, según las especiales cir-nstancias que presente el lugar en donde ocurren.

Causas predisponentes del accidente: El estudio sistemático de las tadísticas sobre accidentes de tránsito ha permitido establecer que éstos enen un origen más bien psicológico y que en muy contadas ocasiones los pueden atribuirse a factores de carácter mecánico. De los 1,841 ac-dentes registrados en 1948 casi el 96% (1,766) fue causado por vehícu-s que se encontraban en buenas condiciones. Este porcentaje no varía para la naturaleza del accidente ni para el tipo de vehículo. Idéntico nómeno resulta si se analizan los accidentes según la clase y condición e la vía: 98% de los accidentes ocurren en vía "sin defectos", es decir en uen estado. El estado del tiempo aparentemente tiene también muy oco efecto sobre la ocurrencia de accidentes, pues sólo un 3.5% de los cidentes ocurren cuando el tiempo está nublado o lluvioso.

Sólo nos resta analizar algunos de los datos relacionados con los co ductores responsables de los accidentes. A este respecto precisa advert que cualquier conclusión a que pueda llegarse está limitada por el hec de que no se cuenta con información sobre el número de personas aut rizadas para conducir vehículos a motor ni mucho menos con datos sob la composición de este grupo por edad, clase de vehículo para cuyo mane está autorizado, etc. En muchas ciudades de los Estados Unidos de Nor América se ha comprobado que los adolescentes son responsables por gran mayoría de los accidentes. La edad mediana de los conductores re ponsables por accidentes en la Ciudad de Panamá y sus alrededores osci entre 25 y 29 años, pero no es posible establecer una tasa porque en rea dad no sabemos cuantas personas de estas edades están autorizadas pa conducir. Bien podría resultar que los 64 menores de 20 años complicad en accidentes en el año 1948, representen una proporción mucho más al si se les compara con los que han recibido licencia para manejar, en e grupo de edad. Cualquiera que sea la edad del conductor, sin embarg tenemos que llegar a la conclusión de que el accidente en el 94% de l casos ocurre sin que el chofer presente condición alguna que pueda cal ficarse de anormal. De los 1,841 accidentes registrados, en 1,736 la co dición del conductor fué informada como "buena". Sólo un conductor "chiva" fué registrado como presentando un defecto físico, estableció dose que se trataba de un epiléptico.

Atropellos: Por razón de los 121 atropellos ocurridos en la Ciuda de Panamá y sus alrededores resultaron afectadas 140 personas. De é tas, 23, o sea el 16%, fueron atropelladas mientras cruzaban por una líne de seguridad y 9.3% mientras se encontraban en una acera. Es inter sante observar al hablar de edades de los atropellados que más del 36 del total de personas atropelladas fueron menores de 15 años. Once m nores fueron atropellados mientras jugaban en la calle. Todos estos dat están señalando graves problemas en nuestra comunidad que las autor dades pueden corregir mediante la adopción de medidas adecuadas.

ANEXO II

Decreto-Ley No. 54 de 22 de Agosto de 1944. Por el cual se crea el Banoo de Urbanización y Rehabilitación.

DECRETO LEY NUMERO 54

(de 22 de Agosto de 1944)

por el cual se crea el Banco de Urbanización y Rehabilitación.

El Presidente de la República,

en uso de las facultades extraordinarias que le confiere la Ley 130, previo concepto favorable del Consejo de Gabinete y de las Comisiones Económica, Fiscal y Administrativa de la Asamblea Nacional, y

CONSIDERANDO:

Que es preciso solucionar cuanto antes, en la medida de los recursos del Estado, el problema de la vivienda de inquilinato;

Que este problema está íntimamente ligado al de la urbanización de las áreas urbanas y semi-urbanas no ocupadas aún con viviendas, y al de la rehabilitación de las secciones urbanas que precisa reconstruír para ponerlas a tono con la salubridad, el ornato y la seguridad públicas;

Que la Caja de Seguro Social ha iniciado un plan de construcción de viviendas, que aisladamente realizado no produciría tan buenos resultados como un plan general e integral de urbanización y rehabilitación como el que el Gobierno contempla;

Que la Junta Directiva de dicha Caja ha autorizado la inversión necesaria para cooperar en el plan general de que se trata, siempre que las sumas que la Institución invierta devengan un interés no menor de 4% anual, que es el actual fijado por la Ley 134;

Que para la mejor realización de un plan de urbanización y rehabilitación como el contemplado, cuyas repercusiones en beneficio de la comunidad son innegables, precisa la creación de un organismo especial con facultades y autonomías suficientes, y

Que el Presidente de la República está facultado por la Ley 130 para adoptar las medidas económicas, fiscales y administrativas correspondientes especialmente al problema de la vivienda,

DECRETA:

Artículo 1º Créase una institución que se denominará "BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION", con personería jurídica propia. sujeta a la vigilancia e inspección del Poder Ejecutivo en los términos estipulados en este Decreto Ley.

Artículo 2º Con el fin de proveer al Banco del capital necesario para comenzar a funcionar, el Gobierno le traspasará a título gratuito el usufructo de los lotes adquiridos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y de los lotes urbanos a los cuales se refiere la Ley 14 de 1941, con excepción de aquellos que ahora ocupa o que ha reservado para su propio uso. Este usufructo será de carácter permanente para lo cual se declara por medio del presente Decreto Ley una excepción al término de 30 años de que trata el artículo 498 del Código Civil.

Artículo 3º El usufructuario no podrá enajenar el derecho de usufructo; pero podrá garantizar con él la emisión de bonos a que se refiere el ordinal b) del artículo 6º.

Artículo 4º El usufructario queda eximido de la obligación de prestar fianza.

Artículo 5º Facúltase al Ministro de Hacienda y Tesoro para que traspase a título gratuito al Banco de Urbanización y Rehabilitación los derechos de usufructo a que se refiere el Artículo 2º del presente Decreto Ley.

Artículo 6º Los recursos del Banco de Urbanización y Rehabilitación serán los siguientes:

a) El producto líquido del arrendamiento de los lotes urbanos situados en las ciudades de Panamá y Colón a que se refiere el artículo 2º y cuyo usufructo le será cedido al Banco.

b) El producto de la emisión de Bonos que con garantía del usufructo de dichos lotes queda el Banco autorizado para efectuar por las sumas y con las condiciones que acuerde su Junta Directiva. Estos bonos tendrán la garantía subsidiaria de la Nación y de ellos podrán ser puestos en el mercado los que no llegue a suscribir la Caja de Seguro Social.

c) El producto de los bonos que con garantía de otros bienes o derechos queda autorizado para emitir, en los términos y condiciones que acuerde la Junta Directiva.

d) El producto de la emisión de Cédulas Hipotecarias que con garantía de sus propios bienes inmuebles efectúe el Banco y en los términos y condiciones que acuerde su Junta Directiva.

e) El valor de otros préstamos que obtengan.

f) Los réditos de sus capitales o inversiones.

g) Las donaciones que se le hicieren.

h) Las sumas que se le asignen en los Presupuestos nacionales o provinciales.

i) Todos los bienes que el Banco adquiera.

Artículo 7º El Banco de Urbanización y Rehabilitación gozará de todas las prerrogativas y privilegios concedidos a las demás instituciones

oficiales, y estará por lo tanto exonerado del pago de impuestos nacionales y provinciales; pagará sí el impuesto de inmuebles sobre todas sus propiedades salvo las que utilice para sus oficinas. En las actuaciones judiciales en que sea parte, gozará de todos los privilegios que conceden a la Nación las leyes procesales.

Artículo 8º Todas las autoridades de la República prestarán apoyo eficaz al Gerente y demás funcionarios del Banco, cuando las requieran al efecto en asuntos que interesen a la Institución. De manera especial les prestarán toda la cooperación que sea menester la Sección Técnica y el Departamento de Salubridad del Ministerio de Salubridad y Obras Públicas mientras el Banco no cuente con sus propios servicios técnicos.

De las Operaciones

Artículo 9º El Banco de Urbanización y Rehabilitación tendrá por objeto efectuar las obras necesarias para la construcción y reconstrucción de viviendas de inquilinato, en los Distritos de Panamá y Colón y en cualquier otro Distrito donde en el futuro resulte necesario a fin de que esas viviendas resulten higiénicas, cómodas, seguras y económicas y de realizar las urbanizaciones que sean necesarias para tales fines.

Artículo 10º Para los fines indicados el Banco podrá tener las siguientes actividades:

a) Emitir Bonos de conformidad con lo estipulado en los incisos b) y c) del artículo 6º de este Decreto Ley.

b) Adquirir por compra, permuta, donación o cualquier otro título legal, las fincas que sean necesarias, bien para urbanizar o rehabilitar, bien para simplemente levantar casas de viviendas en lugares que no requieran rehabilitación.

c) Hacer préstamos a largo plazo y con un interés que no exceda del 4% anual a los propietarios que deseen llevar a cabo por su cuenta la reconstrucción o rehabilitación de sus casas dentro del plan general que adopte el Banco para la respectiva sección, y cobrando el dueño de la propiedad el arrendamiento de las casas reconstruídas, dentro del canon máximo que dicho Banco señale. El préstamo podrá hacerse hasta por el total del valor de la construcción, garantizado como primera hipoteca.

d) Emitir Cédulas Hipotecarias con garantía de los inmuebles del Banco que sea preciso gravar con tal fin, Cédulas que devengarán un interés no mayor del 6% anual y que serán destinadas exclusivamente a pagar el valor de los bienes que el Banco deba adquirir y cuyos dueños deseen recibir el pago en tal forma para asegurarse una inversión razonablemente productiva.

e) Vender por medio de licitación las propiedades del Banco, siempre que hayan sido objeto de urbanización o rehabilitación de acuerdo con los fines que persigue este Decreto Ley.

f) Administrar sus propios bienes y arrendar éstos y aquellos cuyo usufructo le sea traspasado por el Estado.

g) Efectuar cualesquiera otras operaciones de crédito que considere conveniente dentro de los fines del Banco y

h) En General, toda obra que sea compatible con los fines de su

creación y que sea acordada por la Directiva en pleno y el Gerente.

Artículo 11. Toda operación de compra que deba efectuarse de acuerdo con el inciso b) del artículo anterior, se llevará a cabo mediante arreglos directos con el respectivo dueño. La propiedad será avaluada por dos peritos designados por el Banco, pero ningún avalúo será definitivo sin la aprobación del Gerente y la Junta Directiva. En estos casos el propietario tendrá la opción de recibir en pago dinero o bonos de los que trata el ordinal a) del artículo 10º, o Cédulas Hipotecarias de que trata el ordinal b) del artículo anterior.

Artículo 12. Cuando no sea posible llegar a arreglo satisfactorio con algún propietario, y haya lugar a la expropiación por tratarse de uno de los casos determinados por la Ley, el Gerente dará cuenta inmediata al Poder Ejecutivo y éste procederá a efectuar la expropiación, ya que el problema de la vivienda a que se refiere el presente Decreto Ley tiene una base primordial de insalubridad de los actuales edificios de inquilinato.

Administración

Artículo 13. El manejo, dirección y administración del Banco de Urbanización y Rehabilitación estarán a cargo de un Gerente y de una Junta Directiva compuesta de cinco miembros que serán: El Ministro de Salubridad y Obras Públicas, quien la presidirá, el Gerente del Banco Nacional de Panamá, el Gerente de la Caja de Seguro Social, el Contralor General de la República y un Ingeniero Civil o Arquitecto que designe la Sociedad de Ingenieros. Las faltas accidentales de los miembros de la Junta Directiva serán llenadas con las personas llamadas a reemplazarlas en sus respectivos cargos oficiales. La Sociedad de Ingenieros designará el suplente de su representante.

Artículo 14. Son deberes y facultades de la Junta Directiva, además de lo que se desprende de las demás disposiciones de este Decreto Ley, los siguientes:

a) Reunirse por lo menos una vez cada quince días, y además siempre que sea convocada por el Gerente o por dos Directores.

b) Crear los cargos necesarios y fijar los sueldos de los empleados del Banco.

c) Autorizar las operaciones que deba hacer la institución, de acuerdo con los artículos 9º y 10º de este Decreto Ley.

d) Resolver las consultas del Gerente o de cualquiera de los Directores.

e) Inspeccionar la marcha de la Institución y la conducta de sus empleados, y sugerir al Gerente las medidas que considere necesarias.

f) Aprobar o improbar la creación de Sucursales o Agencias que proponga el Gerente.

g) Nombrar Gerente provisional en el caso de falta absoluta del Gerente y del Sub-Gerente, mientras se provee la vacante en propiedad.

h) Dictar el reglamento general a que deban someterse las actividades del Banco, dentro de lo dispuesto en este Decreto Ley, reglamento que deberá ser sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 15. Serán obligaciones del Gerente:

a) Ejecutar y hacer ejecutar las Resoluciones de la Junta Directiva; deberá sin embargo, objetar por escrito y dentro de los quince (15) días siguientes a su aprobación aquellas que considera contrarias a los intereses del Banco. Si la Junta Directiva insistiere en la Resolución objetada, el Gerente le dará cumplimiento, pero exento de toda responsabilidad.

b) Crear, organizar y supervigilar los Departamentos y Secciones necesarios y dictar y reformar los reglamentos internos de cada uno de ellos.

c) Nombrar, trasladar y remover a los empleados, determinar sus deberes, imponerles sanciones por faltas administrativas de acuerdo con el reglamento interno y concederles vacaciones y licencias, cuando estas últimas no sean mayores de 30 días en cada año; los nombramientos de empleados no podrán recaer en personas que estén dentro del 4º grado de consanguinidad o 2º de afinidad del Gerente.

d) Presentar a la Junta Directiva una vez al año, y a la Asamblea Nacional cada dos (2) años, un informe pormenorizado sobre las actividades del Banco.

c) Presentar a la Junta Directiva, dentro de los diez (10) primeros días del mes de Diciembre de cada año, el Presupuesto de Gastos del Banco para el año siguiente y los Informes de Contabilidad, dentro del mes de enero de cada año.

f) Velar por la correcta administración de las inversiones del Banco.

Artículo 16. El nombramiento del Gerente será por un período de seis años y corresponde hacerlo al Poder Ejecutivo, quien lo someterá a la consideración de la Asamblea Nacional.

Artículo 17. El Gerente es el representante legal del Banco y su funcionario ejecutivo, deberá afianzar su manejo a satisfacción de la Junta Directiva y no podrá ser suspendido sino por sentencia judicial, por incapacidad manifiesta o inmoralidad notoria. Sus ausencias temporales o accidentales las llenará el Sub-Gerente quien, lo mismo que los empleados de manejo de la Institución, también deberán prestar fianza a satisfacción de la Junta Directiva.

Artículo 18. El sueldo del Gerente lo fijará la Junta Directiva con la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 19. Las funciones del Gerente son incompatibles con cualquier otro empleo o cargo público remunerado con excepción de aquellas que en virtud de la Ley desempeña como Gerente del Banco. Sus funciones también son incompatibles con el ejercicio de la Gerencia de cualquier otro negocio o empresa y con el ejercicio del comercio. No podrá tomar más participación en la política que la de emitir su voto personal.

Artículo 20. El Gerente está obligado a enviar mensualmente a cada miembro de la Junta Directiva y a la Contraloría General de la República una copia del balance general.

Artículo 21. El nombramiento de Sub-Gerente lo hará el Gerente con la aprobación de la Junta Directiva y su remoción solamente podrá hacerse en la misma forma.

Artículo 22. El nombramiento y remoción de los demás empleados del Banco dependerán exclusivamente del Gerente.

Artículo 23. Se concede al Gerente del Banco la jurisdicción coactiva para hacerse efectivas las obligaciones vencidas, contraídas a favor de la institución. El Gerente podrá delegar el ejercicio de esta jurisdicción en cualquier funcionario del Banco.

Artículo 24. Para ser Gerente del Banco de Urbanización y Rehabilitación, se requiere ser ciudadano panameño y tener no menos de veinticinco (25) años de edad, tener experiencia comercial o bancaria, o diploma de Ingeniería Civil, de Arquitecto, de Economía Política o Finanzas.

Artículo 25. El Banco de Urbanización y Rehabilitación tendrá a su servicio un Abogado Consultor, que será nombrado por el Gerente con la aprobación de la Junta Directiva, a cuyo cargo estará la parte legal del Banco. Sus funciones son incompatibles con las de cualquier otro cargo público y el sueldo que devengue lo fijará la Junta Directiva con la aprobación del Poder Ejecutivo.

Artículo 26. Para ser Abogado Consultor del Banco de Urbanización y Rehabilitación se necesita ser ciudadano panameño y poseer diploma de idoneidad con la Ley.

Artículo 27. Son obligaciones del Abogado Consultor:

a) Asistir a las sesiones de la Junta Directiva, a la que servirá de Secretario; pero la Junta Directiva, podrá disponer que la Secretaría la desempeñe cualquier otro empleado de la Institución que ella misma designe de acuerdo con el Gerente, en ausencia del Abogado Consultor;

b) Examinar los títulos de propiedad de los bienes que se ofrezcan al Banco para los fines de que trata el inciso b) del artículo 10º;

c) Redactar o revisar todos los contratos y documentos de obligaciones que el Banco deba contraer o que otras personas contraigan a favor del Banco, y hacer al Gerente las observaciones que crea pertinentes;

d) Evacuar todas las consultas legales que le hagan el Gerente o los Directores;

e) Representar al Banco ante todos los Tribunales de Justicia, siempre que sea expresamente autorizado para ello por el Gerente o por la Junta Directiva; y

f) Las demás que le asigne la Junta Directiva.

Arrendamiento de los lotes cedidos en usufructo

Artículo 28. El Banco tendrá un departamento especial encargado de todo lo relativo a la administración de los lotes que se dan en usufructo. El personal y los sueldos que devenguen serán fijados por la Junta Directiva.

Artículo 29. La Nación conservará la nuda propiedad sobre estos lotes. El Banco de Urbanización y Rehabilitación tendrá el usufructo y podrá construír en ellos o darlos en arrendamiento, de acuerdo con las disposiciones de este Decreto Ley.

Artículo 30. Para los efectos del arrendamiento de los lotes se hace la siguiente clasificación:

a) Los lotes que se encuentran ocupados en virtud de contrato de arrendamiento legalmente celebrados con el Gobierno Nacional o con la Compañía del Ferrocarril de Panamá; y

b) Los lotes que no se encuentren en los casos del ordinal anterior.

Artículo 31. El arrendamiento de los lotes a que se refiere el ordinal a) del artículo anterior, se regulará por las estipulaciones de los contratos legalmente celebrados entre las partes.

Al vencimiento de sus términos los arrendatarios tendrán opción para celebrar nuevos contratos, sin que medie el requisito de licitación o sorteo, siempre que el nuevo contrato se celebre con el mismo arrendatario o con sus causahabientes, y que éstos o aquél mantengan construcciones en el lote o lotes arrendados.

En los nuevos contratos que se celebren se observarán las siguientes reglas:

a) Que el precio anual del arrendamiento del lote o lotes será del seis por ciento (6%) del valor catastral que fije el Poder Ejecutivo;

b) Que el término del nuevo contrato de arrendamiento no sea mayor que aquel en que estime que puedan durar las construcciones que existan sobre el lote o los lotes arrendados, salvo los casos previstos en los dos ordinales siguientes;

c) Si el interesado se obliga a reparar las construcciones existentes sobre el lote o lotes arrendados, se les otorgará una prórroga provisional del término del arrendamiento por un plazo no mayor de un año, dentro del cual debe realizar dichas reparaciones. Si al vencimiento de ese plazo no se ha cumplido tal obligación, el término de arrendamiento se hará de conformidad con lo establecido en el ordinal anterior. Si se ha cumplido la obligación dentro del expresado plazo se podrá extender el término del arrendamiento hasta por diez años, si se trata de construcciones de madera; y hasta por veinticinco años, si se trata de construcciones de mampostería, concreto, ladrillos u otros similares;

d) Si el interesado se obliga a reconstruír sobre el lote o lotes arrendados siempre que no sea a base de madera u otro material combustible, se le otorgará una prórroga provisional del término del arrendamiento por un plazo no mayor de un año, dentro del cual debe realizar dicha reconstrucción. Si al vencimiento de este plazo no se ha cumplido tal obligación, el término del arrendamiento se hará de conformidad con lo establecido en el ordinal b). Si se ha cumplido tal obligación, dentro del expresado plazo se podrá extender el término del arrendamiento por veinticinco años, y

e) Que se ajustarán los contratos, de manera uniforme, a las estipulaciones que el Banco juzgue convenientes o necesarias.

Artículo 32. El arrendamiento de los lotes a que se refiere el ordinal b) del artículo 30 se efectuará mediante sorteos que serán anunciados por la prensa con treinta días de anticipación. Para concurrir a estos sorteos será menester que el solicitante preste fianza de B/500.00 para garantizar la celebración del contrato de arrendamiento, caso de salir agraciado.

El arrendamiento de estos lotes se sujetará a las siguientes bases:

a) Que el precio anual del arrendamiento será del seis por ciento (6%) del valor catastral del lote o lotes;

b) Que el término de duración del arrendamiento no sea mayor de veinticinco (25) años y que las construcciones no sean de madera u otro material combustible;

c) Que el arrendatario se obligue a construír en el lote o lotes dentro del término de un año contado a partir de la fecha del contrato respectivo; y

d) Que los contratos redactados de manera uniforme, se ajusten a las estipulaciones que el Banco juzgue convenientes o necesarias.

Parágrafo: No obstante lo dispuesto en este artículo y sin perjuicio de poder cobrar el arrendamiento correspondiente, el Banco se abstendrá de sacar a sorteos aquellos lotes que a su juicio sean necesarios para el uso de las personas jurídicas a que se refieren los ordinales 1º, 2º, 3º y 4º del artículo 64 del Código Civil.

Artículo 33. Las disposiciones del artículo anterior son aplicables también a los lotes a que se refiere el ordinal a) del artículo 30 en los casos siguientes:

a) Si al vencimiento del término y de los contratos respectivos, no se renuevan estos contratos, y

b) Si se hubiera declarado la resolución, rescisión, o nulidad de esos contratos.

Artículo 34. En la celebración de los contratos de arrendamiento se tendrá en cuenta la construcción o reconstrucción de edificaciones, sólo se pertimirán en el caso de que las autoridades correspondientes concedan la licencia necesaria.

Disposiciones finales

Artículo 35. (Transitorio). Mientras se organiza el Banco, continuará funcionando la Administración de Lotes Urbanos con todas las atribuciones que le fueron concedidas.

Artículo 36. Este Decreto Ley subroga el Nº 47. Entrará a regir desde su promulgación.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a los veintidós días del mes de Agosto de mil novecientos cuarenta y cuatro.

RICARDO ADOLFO DE LA GUARDIA.

El Ministro de Gobierno y Justicia,

Camilo de la Guardia Jr.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Samuel Lewis

El Ministro de Educación,

José Isaac Fábrega.

El Ministro de Salubridad y Obras Públicas,

Juan A. Galindo

El Ministro de Hacienda y Tesoro,

José A. Sosa J.

El Ministro de Agricultura y Comercio,

Carlos J. Quintero.

El Secretario General de la Presidencia,

La Comisión Económica Fiscal de la Asamblea Nacional,

Luis J. Sayavedra, — Arcadio Aguilera O. — José E. Brandao. Agustín Ferrari.

La Comisión Administrativa de la Asamblea Nacional,

P. Luis Caselli. — Daniel Pinilla. — Pedro Fernández Parrilla.

INDICE DE MATERIAS

I PARTE. BIOGRAFIA URBANA. MOMENTOS Y FUNCIONES.

1. La ciudad.
2. El impulso inicial. La Mar del Sur nace. Fundación de Panamá.
3. La Ruta de la Plata. Panamá, puerto de tránsito y transbordo.
4. La urbe primitiva. Barrios de Panamá la Vieja.
5. Pasión y muerte de Panamá la Vieja.
6. Panamá la Nueva. Selección del sitio. El Hermano Gonzalo. Fundación. Antonio Fernández de Córdoba. Ingenieros. Planta de la nueva urbe.
7. Funciones. Fortaleza. Mercado. Puerto. Prosigue la Ruta de la Plata.
8. Ruta muerta y espíritu vivo. Letargo con variaciones.
9. La Ruta del Oro. Nuevas funciones. La **"Ruta Panamá"** ayuda a que se cumpla el **"Destino Manifiesto"**.
10. Hacia el Canal. Los días del Gran Francés.
11. Albores de nacionalidad. Despertar político y conciencia de capital.
12. La Ciudad Capital. Síntesis del desarrollo urbano: 1673-1949. Radio urbano (Núcleo y Ensanche). Extrarradio. La Ciudad crece. 1950.

II PARTE. DIAGNOSIS DE LA CIUDAD.

13. Tres diagnosis literarias: a). Diagnosis del Poeta Santos Chocano. 1901. Panamá, llave del mundo. Experiencia de tránsito. b). Diagnosis del Novelista Blasco Ibáñez. 1923. Panamá la verde. c). Diagnosis del Ministro literato Armando Solano. 1945. Panamá la indiferente.
14. Movimientos precursores del urbanismo.
15. La primera diagnosis urbanista. El Informe Brunner de 1941. Recomendaciones hechas por Brunner. Repercusiones del Informe Brunner.
16. Diagnosis del Banco de Urbanización y Rehabilitación. La Institución.
    a). Plan Regulador y Comisión de Planificación.
    b). Programa e Ideario de la Oficina de Urbanismo.
    c). Censo de la Vivienda.
    d). Puerto de Panamá.
17. Diagnosis del Arquitecto Profesor Ricardo J. Bermúdez. 1948. Fundamentos para una futura planificación.
18. Diagnosis de la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos. 1948. "No será ya hora?".

III PARTE. ANALISIS DE UN BARRIO URBANO.

19. El Barrio de Malambo.

IV PARTE. PAISAJE Y MEDIO GEOGRAFICOS DE LA CIUDAD.

20. Posición regional.
21. Situación topográfica.
22. Tiempo y Clima.
23. Substratum geológico.
24. Población. Barrios.

V PARTE. CALLEJERO.

26. Nomenclator de Calles, Plazas y Parques del Núcleo Urbano.
27. Nomenclatura antigua de las calles del Núcleo primitivo.

ANEXOS.

1º Accidentes de tránsito en la ciudad de Panamá. 1948.
2º Decreto Ley Nº 54 de 1944.

INDICE DE FOTOGRABADOS

OTOGRABADOS	PAGINA
scudo de Armas de la Ciudad de Panamá	17
undación de la Ciudad de Panamá	21
ráfico Transístmico Primitivo	24
lanos de la Ciudad de Panamá La Vieja — (1609) C. Roda	26
anamá La Vieja — Siglo XVII. Barrios	27
anamá La Vieja. Ruinas	28
anamá La Vieja — Ruinas del Convento de Monjas	29
lano de la Ciudad de Panamá (1688)	39
lano de la Forma en que quedó fundada la Nueva Ciudad (1675)	41
lano de la Ciudad de Panamá y sus Fortificaciones (1675)	42
ista de la Puerta de Tierra	44
achada Exterior de la Catedral de Panamá	45
l "Altar de Oro"	47
ista de las Ruinas del Convento de los Jesuítas, Siglo XIX	48
ista de la Iglesia de San Francisco — Siglo XX	48
ista de la Nave Central del Convento de Sto. Domingo — Siglo XVIII	49
achada de la Iglesia de Sto. Domingo. Siglo XVIII	49
lano de la Plaza Mayor de la Ciudad de Panamá (1764)	50
lano de la Ciudad de Panamá y sus Arrabales (1743-1749)	56
lano de la Ciudad de Panamá y sus Arrabales hasta el Cerro Ancón (1781-1785)	57
ista Panorámica de la Ciudad de Panamá (1839)	58
lano de la Ciudad de Panamá, Su Fortificación y Foso	59
ista de la Ciudad de Panamá (1852)	60
lanos de los Suburbios de la Ciudad de Panamá (1855)	62
ista de la Ciudad de Panamá, desde el Cerro Ancón	64
ano de la Ciudad de Panamá, (1886)	65
ntigua Fachada del Cementerio de la Ciudad de Panama, Siglo XIX	66
Antiguo Cuartel de Chiriquí, Siglo XIX	66
a Ciudad de Panamá, en el Siglo XIX	68
a Ciudad de Panamá, en el Siglo XIX	68
a Ciudad del Siglo XIX (1900)	70
Antiguo Ferrocarril de Panamá, 1880	70
a Ciudad del Siglo XIX — Plaza de Sta. Ana hacia mediados del Siglo	72
a Ciudad del Siglo XIX. Antigua Iglesia del Barrio de Malambo (1880)	74
a Ciudad del Siglo XIX. Iglesia del Convento de San Juan de Dios, 1880	74

FOTOGRABADOS PAGIN

La Ciudad del Siglo XIX. Pozo de la Trinchera, 1889 76
La Ciudad del Siglo XIX. Abastecimiento de Agua 76
La Ciudad del Siglo XIX. En Vísperas de la Guerra de los Mil Días, 1899 ... 78
En Vísperas de la Independencia 78
La Ciudad Capital. Plano de la Ciudad de Panamá, 1904 83
Plano de Panamá y Suburbios, Comprendiendo La Exposición, 1915 84
Plano de la Ciudad de Panamá. Dibujado por el Ing. Alfonso Lavergne, 1928 85
Vista Aérea del Núcleo Primitivo de la Nueva Ciudad de Panamá 87
Fotografía Aérea de parte de la Ciudad de Panamá 88
Vista de la Ciudad de Panamá, tomada desde la Cresta 89
Panamá Actual. Calle del Barrio de Bella Vista 90
Primera Casa de Inquilinato construída por el Banco de Urbanización y Rehabilitación en la Ciudad de Panamá (1945) 92
La Nueva Barriada de Vista Hermosa. Fotografía Aérea. Julio 1949 94
Radio Urbano. Núcleo y Ensanche. Extrarradio 99
La Ciudad Crece. Límites vigentes y propuestos en 1950 101
Crecimiento de la Ciudad de Panamá. (Según Brunner) 110
Plano regulador de la Ciudad de Panamá 112
Plano Regulador — Cómo se desarrolló el Núcleo 113
Plano Regulador. Las Calles secundarias del antiguo arrabal de Santa Ana .. 114
Plano Regulador — Núcleo. Las Vías de Tránsito 115
Zonas distinguidas en el Informe Brunner 117
Plano Regulador de la Ciudad de Panamá — Paso de Calidonia 119
Principales reformas recomendadas por Brunner 121
Plano de la Ciudad de Panamá, en el que se indica el Barrio de Malambo, Sector de Rehabilitación Nº 1 164
Sector de Rehabilitación Nº 1 — Manzanas del Barrio de Malambo 165
Una Calle del Barrio de Malambo (Sector de Rehabilitación Nº 1) 172
Mapa de la República de Panamá 182
Bahía de Panamá — Situación Topográfica de la Ciudad 184
Densidad de Población por Barrios 189
Densidad de Población de la Ciudad. Cartograma de Puntos Cuantitivos 192
Callejero de la Ciudad. Area Urbana Reconocida 202
Callejero. Avenidas 204
Callejero. Calles Denominadas con letras 206
Callejero. Calles Denominadas con números — 1 al 28 207
Callejero. Calles Denominadas con números — 29 al 52 208
Callejero. Calles Denominadas con nombres propios A a H 210
Callejero. Calles Denominadas con nombres propios J a B 211
Callejero. Plazas y Parques 213

Terminado
de
imprimir
en los
Talleres
Imprenta
"El
Independiente"
el día
27 de Abril
de 1950.

COLON, R. P.

PUBLICACIONES DEL BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION

Publicación Nº 1. "BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION". Fundación. Organización. Primeras realizaciones. Algunos aspectos de la ciudad de Panamá. Estudio inicial del Barrio de Malambo.—Eduardo Vallarino. Angel Rubio. Panamá. Imprenta de la Academia. Junio 1945. (Agotada).

Publicación Nº 2. "SOBRE UN PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE PANAMA". S. V. Arneson. Panamá. Julio 1945. (Agotada).

Publicación Nº 3. "INFORME PRELIMINAR PARA EL PROYECTO DE VISTA HERMOSA". Introducción. Normas de ocupación. Análisis de la composición de la población actual. Recomendaciones para los tipos de vivienda. Estimación de la población en el proyecto. Anatole A. Solow y Ricardo J. Bermúdez. Panamá. Octubre 1945. (Agotada).

Publicación Nº 4. "PROGRAMAS Y ELEMENTOS PARA LAS DIFERENTES UNIDADES QUE COMPONEN LOS CENTROS COMERCIALES, CIVICO, COMUNAL Y EDUCATIVO DEL PROYECTO DE VISTA HERMOSA". Ricardo J. Bermúdez. Panamá. Noviembre 1945. (Agotada).

Publicación Nº 5. "PROGRAMA DEL CENSO Y EVALUACION DE LA VIVIENDA DE LA CIUDAD DE PANAMA". Propósitos. Alcance. Métodos. Operaciones. Personal. Equipo. Tiempo. Organización. Con un Mapa-guía y tipo de formularios. Anatole A. Solow. Panamá. Enero 1945. (Agotada).

Publicación Nº 6. "LA EVOLUCION PORTUARIA EN PANAMA. ANALISIS SOBRE LAS POSIBILIDADES DE UN PUERTO EN LA CIUDAD DE PANAMA". Angel Rubio. Abril 1946. (Agotada).

Publicación Nº 7. "POBLACION FUTURA DE LA CIUDAD DE PANAMA Y DE LA CUENCA DEL RIO MATASNILLO. ESTUDIO DE SU PROBABLE DESARROLLO. 1943-1985". Anatole A. Solow. Abril 1946.

Publicación Nº 8. "REGLAMENTO DE PRESTAMOS". Julio 1946.

Publicación Nº 9. "DOS AÑOS DE LABORES 1944-1946". E. Vallarino. Panamá. Septiembre de 1946.

Publicación Nº 10. "PROYECTO DE REGLAMENTO DE URBANIZACION". Panamá. Noviembre de 1946.

Publicación Nº 11. "REGLAMENTO DE ADJUDICACIONES DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTOS DE LOTES". Panamá. Enero de 1947.

Publicación Nº 12. "ESQUEMA PARA UN ANALISIS DE GEOGRAFIA URBANA DE LA PRIMITIVA CIUDAD DE PANAMA, Panamá la Vieja. 1519-1671". Angel Rubio. Panamá. Enero de 1947.

Publicación Nº 13. "REGLAMENTO PARA LA ADJUDICACION DE CASAS EN VISTA HERMOSA". Panamá. Junio 1947.

Publicación Nº 14. "CALLEJERO DE LA CIUDAD DE PANAMA". Angel Rubio. Panamá. Agosto 1948.

Publicación Nº 15. "LEY ORGANICA DEL BANCO DE URBANIZACION Y REHABILITACION". Panamá. Junio 1949.

Publicación Nº 16. "CINCO AÑOS DE LABORES". 1944-1949. E. Vallarino. Panamá. Agosto 1949.

IMP EL INDEPENDIENTE
Mayo de 1950

DUKE UNIVERSITY LIBRARIES
La ciudad de Panama : biografia
919.621 R696C
D703877037